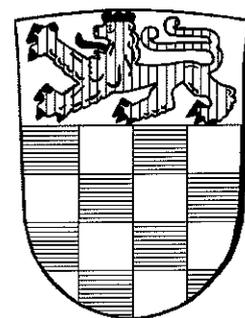


# STADT SANKT AUGUSTIN



Sehr geehrte Damen und Herren,

ich lade Sie zu der unten näher bezeichneten Sitzung ein. Die Tagesordnung ist beigefügt.

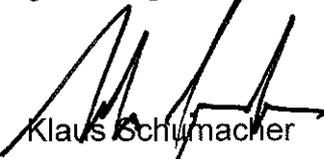
Zu Beginn der öffentlichen Sitzung findet um 18:00 Uhr eine Einwohnerfragestunde statt. Gemäß § 14 a der Geschäftsordnung des Rates der Stadt Sankt Augustin müssen die Anfragen zur Einwohnerfragestunde mindestens drei Tage vor der Ausschusssitzung schriftlich eingereicht werden. Sie müssen kurz gefasst sein und eine kurze Beantwortung ermöglichen. Dem Fragesteller / Der Fragestellerin wird das Recht eingeräumt, die schriftlich eingereichte Frage auch mündlich verlesen zu können. Außerdem besteht das Recht jeweils eine auch in Teilen aufgegliederte Zusatzfrage zu stellen, die in einem unmittelbaren Zusammenhang mit der Hauptfrage stehen muss.

Sankt Augustin, den 14.01.2019

Mit freundlichen Grüßen

  
Marc Knülle  
Vorsitzender

ges. Bürgermeister

  
Klaus Schumacher

## 29. Sitzung des Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschusses

Sitzungsort Technisches Rathaus, Sitzungssaal 4.15, An der Post 19, 53757 Sankt Augustin				
Datum 29.01.2019	<input checked="" type="checkbox"/> öffentliche Sitzung	Uhrzeit 18:00 Uhr	<input checked="" type="checkbox"/> nicht-öffentliche Sitzung	Uhrzeit anschließend

# EINLADUNG

## Tagesordnung **Öffentlicher Teil**

- 1**                    **Feststellung der Beschlussfähigkeit, der rechtzeitigen und formgerechten Einladung, der fehlenden Mitglieder sowie Anträge zur Tagesordnung**  
Berichterstatter: Vorsitzender
- 2**                    **Beschwerde der CDU-Fraktion gegen den Vorsitzenden des Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschusses**  
Berichterstatter: Vorsitzender
- 3**                    **Beschlussfassung über Einwendungen gegen die Niederschrift der öffentlichen Sitzung vom 20.11.2018**  
Seite: Berichterstatter: Vorsitzender
- 4**            18/0314    **Bericht der Verwaltung zur Liegenschaft Hauptstraße 50 in Niederpleis**  
Seite: 1 - 4 Berichterstatter: Dez. IV
- 5**            18/0361    **Sachstandsbericht zur Ausbauplanung Ortsdurchfahrt Niederpleis, Antrag der CDU-Fraktion vom 10.09.2018, Drucksachennummer 18/0284**  
Seite: 5 - 30 Berichterstatter: Dez. IV
- 6**            18/0432    **Bebauungsplan Nr. 408/1N 'Gewerbegebiet Menden-Süd', Bericht und Beschluss über die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden sowie Beschluss zur öffentlichen Auslegung**  
Seite: 31 – 36 Berichterstatter: Dez. IV
- 7**            19/0001    **Bebauungsplan Nr. 111 „Auf der Heide“, Gemarkung Hangelar, Flur 1, nördlich der Pestalozzistraße und östlich der Hammstraße; Aufstellungsbeschluss gemäß § 2 Abs. 1 BauGB**  
Seite: 37 – 47 Berichterstatter: Dez. IV
- 8**            19/0021    **Vorstellung einer geschwindigkeitsdämpfenden baulichen Maßnahme in der Johannesstraße Höhe Stadtteilladen- in Menden**  
Seite: 48 – 52 Berichterstatter: Dez. IV



- 9            19/0024    **Vorstellung der Straßenausbauvarianten für die zu sanierende Brücke Martinuskirchstraße über den Pleisbach im Stadtteil Niederpleis**  
Seite: 53 – 60 Berichterstatter: Dez. IV
- 10           19/0028    **Geplantes Neubauvorhaben zur Errichtung von 3 Mehrparteienhäusern mit Tiefgarage im Bereich der Bonner Straße 206, Sankt Augustin-Ort**  
Seite: 61 – 68 Berichterstatter: Dez. IV
- 11           19/0029    **Geplantes Neubauvorhaben zur Errichtung von behinderten- und altengerechten Wohnhäusern sowie einem Wohnhaus für betreutes Wohnen im Bereich der Gottfried-Salz-Straße, Sankt Augustin-Mülldorf**  
Seite: 69 – 72 Berichterstatter: Dez. IV
- 12           19/0030    **Stellplatzsatzung für die Stadt Sankt Augustin**  
Seite: 73 – 76 Berichterstatter: Dez. IV
- 13           19/0031    **2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 622 „In den Stöcken“ in der Gemarkung Hangelar, Flur 4, Aufstellungsbeschluss nach § 2 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB)**  
Seite: 77 – 79 Berichterstatter: Dez. IV
- 14           19/0033    **"Modellstadt Bonn Saubere Luft" - Lead City Angebotsverbesserungen im ÖPNV zwischen der Bundesstadt Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis**  
Seite: 80 – 85 Berichterstatter: Dez. IV
- 15                    **Anträge der Fraktionen**
- 15.1.1       19/0036    Markierung von Wartelinien auf der Kölnstraße  
SPD-Fraktion, Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Seite: 86 – 87 Berichterstatter: Dez. III
- 15.1.2       19/0037    Einrichtung einer zusätzlichen Bushaltestelle in Hangelar an der B 56  
SPD-Fraktion, Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Seite: 88 – 89 Berichterstatter: Dez. IV



**16                   Anfragen und Mitteilungen**

Berichterstatter/in:

16.1               Anfragen

Berichterstatter/in:

16.2               Mitteilungen

Berichterstatter/in:

111

## Nicht öffentlicher Teil

- 1 **Feststellung der Beschlussfähigkeit, der rechtzeitigen und formgerechten Einladung, der fehlenden Mitglieder sowie Anträge zur Tagesordnung**  
Berichterstatter: Vorsitzender
  
- 2 **Beschlussfassung über Einwendungen gegen die Niederschrift der nicht öffentlichen Sitzung vom 20.11.2018**  
Berichterstatter: Vorsitzender
  
- 3 **Anträge der Fraktionen**  
Berichterstatter/in:
  
- 4 **Anfragen und Mitteilungen**  
Berichterstatter/in:
  - 4.1 **Anfragen**  
Berichterstatter/in:
  
  - 4.2 **Mitteilungen**  
Berichterstatter/in:



# STADT SANKT AUGUSTIN

DER BÜRGERMEISTER

Dienststelle: FB 6 / Fachbereich 6 - Stadtplanung und Bauordnung

## Sitzungsvorlage

Datum: 09.10.2018

Drucksache Nr.: **18/0314**

---

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Sitzungstermin</b>	<b>Behandlung</b>
Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss	20.11.2018	öffentlich / Kenntnisnahme

---

### Betreff

**Bericht der Verwaltung zur Liegenschaft Hauptstraße 50 in Niederpleis**

### Beschlussvorschlag:

Der Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Liegenschaft Hauptstraße 50 zur Kenntnis:

### Sachverhalt / Begründung:

In der Sitzung des UPV am 18.09.2018 wurde die Dringlichkeit des gemeinsamen Antrags der CDU-Fraktion und der Fraktion Aufbruch zu den im Betreff genannten Gebäuden nicht gesehen, weil bis zu diesem Zeitpunkt kein Abrissantrag vorlag, der sofortiges Handeln erzwungen hätte. Die Verwaltung sagte jedoch zu, die Angelegenheit in einem gesonderten TOP in der kommenden Sitzung des UPV zu thematisieren.

### Denkmalrechtliche und denkmalpflegerische Situation

Am 02.02.2018 hat der Eigentümer der Immobilie Hauptstraße 50 die Untere Denkmalbehörde (UDB) kontaktiert um ihr mitzuteilen, dass er gedenke den Festsaal wegen wirtschaftlicher Unrentabilität abzureißen. Ihm wurden die Vorschriften der §§ 9 (erlaubnispflichtige Maßnahmen) und 31 (Übernahme von Denkmälern) Denkmalschutzgesetz NRW (DSchG) erläutert. Daraufhin erfolgte keine weitere Kontaktaufnahme. Weder der UDB noch der Bauaufsichtsbehörde liegt bis heute ein entsprechender Antrag auf denkmalrechtliche bzw. bauordnungsrechtliche Genehmigung zum Abriss eines der Gebäude vor.

Der ehemals separat stehende Tanzsaal des Gasthauses Hauptstraße 50 in Niederpleis ist ein am 22.01.1992 unter der lfd. Nr. 28 in die Denkmalliste der Stadt eingetragenes Baudenkmal und unterliegt somit den Bestimmungen des DSchG.

1



Das Gasthaus ist kein Baudenkmal und wird im Denkmalpflegeplan der Stadt als erhaltenswert eingestuft (s. Auszug aus dem Denkmalpflegeplan).

Hauptstr. 50B	Niederpleis/Foto Nr. 24/27.08.2014
Bauzeit: 1913 Geb. Typ: Wohnhaus Schadensbild: Z1 Bewertung: EW Begründung: - ortsbildprägend - schützenswerte Kubatur - schützenswerte Architektur- bzw. Fassadendetails (siehe Text S. 107)	
	Traufständig orientierter, zweigeschossiger verputzter Ziegelbau unter Satteldach, Gesimsgliederung, Fenster mit Zierstürzen und Segmentbogig überfangen, „Berliner Ecke“, umfassend erneuert einschl. neuen Gauben.

Auszug aus dem Denkmalpflegeplan Gebäudekartell

Ecke Paul-Gerhardt-Str./Hauptstr. 50AB (Geb. Kartei S. 194) wurde – noch vor 1913 – anstelle eines aus Fachwerk errichteten Vorgängerbaus eine neue Gastwirtschaft mit Hotelbetrieb und angeschlossenem Festsaal (D/Nr. 28, Geb. Kartei S. 194) errichtet. Der Hauptbaukörper ist zweigeschossig in Massivbauweise mit teilweise ausgebautem Dachgeschoss aufgeführt worden. Die Erschließung der Gaststätte lag in der zur Hauptstraße hin orientierten, 3-achsig aufgegliederten Fassade. Die ehemals dreiflügeligen Fenster sind segmentbogig überfangen und teilweise (OG) mit Zierstürzen bereichert. Die sog. „Berliner Ecke“ hat man mit einem gestuft geschweiften Ziergiebel bekrönt. Der Festsaal (Hauptstr. 50A) ist als eine dreischiffige Halle (basilikaler Aufbau) in Ziegelbauweise (EG) bzw. in Fachwerk mit Ziegelausfachungen (OG) errichtet worden. Im Inneren trennen in Zierformen geschnittene Holzpfeiler die drei Schiffe. An der Nordseite des „Mittelschiffs“ befindet sich die Bühnenanlage. Zum Bau einer Kegelbahn verlängerte man das westliche „Seitenschiff“ um einige Meter.<sup>23</sup>

Auszug aus dem Denkmalpflegeplan Text S. 107I

Der UDB liegen keine Unterlagen vor aus denen hervorgeht, ob bei der Inventarisierung des Festsaaes 1991 auch das Gasthaus auf seine eventuell vorhandenen Denkmaleigenschaften hin überprüft wurde bzw. wenn doch, welche Gründe für ein Verneinen dieser Eigenschaften vorlagen. Die UDB hat das LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland Abt. Inventarisierung (LVR-ADR) darum gebeten diese Frage zu klären bzw. ggf. erneut zu überprüfen, ob das Gasthaus Denkmaleigenschaften besitzt. Da Letzteres zweifelsfrei nur nach einer Innenbesichtigung möglich sein wird, hat die UDB zu diesem Zweck einen Termin mit dem LVR-ADR am 21.11.2018 vereinbart. Ein früherer Termin war nicht möglich. Der Eigentü-

mer wurde mit der Bitte angeschrieben, die Innenbesichtigung zu ermöglichen. Mit gleichem Schreiben bat ihn die UDB, mit Verweis auf die Unterhaltungspflicht nach § 7 DSchG, seine zukünftige Nutzungsabsicht für die teilweise leerstehenden Immobilien darzulegen. Über die Ergebnisse wird die UDB den UPV informieren, sobald eine Antwort auf die Fragen und das Ergebnis der Ortsbesichtigung vorliegen.

Im hypothetischen Fall eines Antrags auf Abriss des Hauses Hauptstraße Nr. 50 verbunden mit einem Antrag für eine Neubebauung gelten für die Beurteilung beider Anträge die Vorschriften des § 9 Abs. 1 Buchstabe b DSchG (Umgebungsschutz). Hier steht im Vordergrund die Beurteilung, ob die Maßnahme das Erscheinungsbild des Denkmals - hier des Festsaals - beeinträchtigt. Zunächst würde durch einen Abriss des Gasthauses einschl. des nördlichen Verbindungsanbaus der Saal wieder als separates Gebäude der historischen Situation von 1913 entsprechend in Erscheinung treten. Gleichzeitig stellt das Gasthaus den historischen Rahmen dar, in dem das Baudenkmal und seine Nutzung erst verständlich werden. Gleichwohl ist es schwer vorstellbar, einen Abriss aufgrund der Vorschriften des DSchG zu versagen, wenn gleichzeitig eine Neubebauung beantragt wird. In Bezug auf das Denkmal müsste diese mindestens den Proportionen des Gasthauses entsprechen. Wie die Architektur dieses Gebäudes auf das Erscheinungsbild des Festsaals wirkt, kann aufgrund der vielfältigen Gestaltungsmöglichkeiten nicht abschließend beantwortet werden. Dies kann im Einzelfall nur anhand der eingereichten Unterlagen beurteilt werden.

### **Planungsrechtliche Situation**

Das Baudenkmal sowie das Gasthaus liegen innerhalb des übergeleiteten Durchführungsplanes Nr. 601. Vorhaben sind nach den Vorschriften dieses Planes, sowie in der näheren Umgebung des Baudenkmals nach den Vorschriften des DSchG zu beurteilen.

Durch die Aufstellung eines Bebauungsplanes in Verbindung mit einer Veränderungssperre kann einem Antrag auf Abriss des Gasthauses nicht wirksam entgegen getreten werden. Die in § 9 Baugesetzbuch (BauGB) enthaltene Aufzählung der Festsetzungsmöglichkeiten ist abschließend und beinhaltet nicht die Möglichkeit einer Festsetzung zur Erhaltung von Gebäuden. Abgesehen von ihrer zeitlich begrenzten Geltungsdauer liefe daher auch eine Veränderungssperre ins Leere, weil es ihr an einem entsprechend positiven Planungsziel mangelte.

Das BauGB eröffnet ausschließlich über den § 172 (Erhaltungssatzung) die Möglichkeit zur Erhaltung baulicher Anlagen. Nach Abs. 1 Nr. 1 dieser Vorschrift kann die Gemeinde durch eine Satzung oder in einem Bebauungsplan Gebiete bezeichnen, in denen zur Erhaltung der städtebaulichen Eigenart des Gebiets auf Grund seiner städtebaulichen Gestalt der Rückbau, die Änderung oder die Nutzungsänderung sowie die Errichtung baulicher Anlagen der Genehmigung bedürfen. Durch den starken Eingriff in die Eigentumsrechte ist die Vorschrift an eine hohe Begründungshürde gebunden.

Die Genehmigung darf demnach nur versagt werden, wenn die bauliche Anlage allein oder im Zusammenhang mit anderen baulichen Anlagen das Ortsbild, die Stadtgestalt oder das Landschaftsbild prägt oder sonst von städtebaulicher, insbesondere geschichtlicher oder künstlerischer Bedeutung ist. Das bedeutet unter diesem Aspekt eine genaue Bestandsaufnahme und Analyse des Ortskerns von Niederpleis, um eben jene Eigenschaften des Gasthauses, so sie denn vorhanden sind, belegen zu können, um einen Abriss abwenden zu

können. Die Satzung bzw. der Bebauungsplan lösen nach § 173 BauGB bei Versagen einer Genehmigung einen Übernahmeanspruch des Eigentümers aus. Mit der Aufstellung einer Satzung kann § 15 BauGB (Zurückstellung) angewendet werden.

In Vertretung



Rainer Gleß  
Erster Beigeordneter

Die Maßnahme

- hat keine finanziellen Auswirkungen / ist haushaltsneutral  
 hat finanzielle Auswirkungen

Der Gesamtaufwand / Die Gesamtauszahlungen (bei Investitionen) beziffert/beziffern sich auf €.

Mittel stehen hierfür im Teilergebnisplan / Teilfinanzplan zur Verfügung.

- Die Haushaltsermächtigung reicht nicht aus. Die Bewilligung von  
 über- oder außerplanmäßigem Aufwand ist erforderlich.  
 über- oder außerplanmäßigen Auszahlungen ist erforderlich (bei Investitionen).

Zur Finanzierung wurden bereits € veranschlagt; insgesamt sind € bereit zu stellen. Davon entfallen € auf das laufende Haushaltsjahr.

- Bei der Maßnahme wurden inklusionsrelevante Aspekte berücksichtigt.  
 Die Maßnahme hat keine Auswirkungen auf die Inklusion.

# STADT SANKT AUGUSTIN

DER BÜRGERMEISTER

Dienststelle: FB 6 / Fachbereich 6 - Stadtplanung und Bauordnung

## Sitzungsvorlage

Datum: 30.10.2018

Drucksache Nr.: 18/0361

---

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung
Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss	20.11.2018	öffentlich / Kenntnisnahme

---

### Betreff

**Sachstandsbericht zur Ausbauplanung Ortsdurchfahrt Niederpleis, Antrag der CDU-Fraktion vom 10.09.2018, Drucksachenummer 18/0284**

### Beschlussvorschlag:

Der Sachstandsbericht zur Ausbauplanung Ortsdurchfahrt Niederpleis wird zur Kenntnis genommen.

### Sachverhalt / Begründung:

#### 1. Vorstellung der aktuellen Planungssituation

Die Verwaltung hatte am 28.01.2014 in der Sitzung des UPV das Gutachten des Büros AB-Stadtverkehr zur Straßenraumgestaltung der Hauptstraße in Niederpleis vorgestellt.

Ziel des Gutachtens war es, aufzuzeigen, welche verkehrlichen Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in dem begrenzten Straßenquerschnitt der Hauptstraße möglich sind. Dazu hatte das Büro zum einen die Ansprüche der einzelnen Verkehrsarten an den Straßenraum formuliert und zum anderen mehrere Varianten zur Problemlösung entwickelt. Aufgrund der unterschiedlichen Charakteristik des Straßenraums in der Ortsdurchfahrt wurden 3 Abschnitte gebildet. Im Vordergrund stand dabei eine Verbesserung für Fußgänger und Radfahrer.

Maßnahmen zur Verbesserung der Bedingungen für den motorisierten Individualverkehr und den Öffentlichen Personennahverkehr, wie z.B. die Einrichtung eines Kreisverkehrsplatzes an der Ecke Hauptstraße/Pleistalstraße, die Ertüchtigung der Ampelanlagen an der Schulstraße und der Paul-Gerhardt-Straße und die Verlegung der Bushaltestellen wurden bereits planerisch eingeleitet. Diese Maßnahmen wurden im Rahmen der Untersuchung von AB Stadtverkehr geprüft und zur Umsetzung empfohlen. Mittlerweile sind die Maßnahmen umgesetzt.

S

Die Ergebnisse des Gutachtens (vgl. Anlage) wurden in der Sitzung des UPV am 28.01.2014 diskutiert.

Der Bestandssituation wurden die folgenden Varianten gegenübergestellt:

- Variante I: Einpassung Schutzstreifen in Bestand
- Variante II: Einpassung von Schutzstreifen mit Neuaufteilung des Seitenraums
- Variante III: Mischverkehrsführung mit Neuaufteilung des Seitenraums
- Variante IV: Mischverkehrsführung mit Mittelstreifen (Neuaufteilung des Seitenraums)

Die Gutachter sprechen sich in der Abwägung für die Umsetzung der Variante II aus, da sie die größten Vorteile für alle Verkehrsteilnehmer bietet. Die Verwaltung schließt sich der Gutachtereinschätzung an.

Die in der Variante II entfallenden Stellplätze im Zuge der Hauptstraße könnten zahlenmäßig auf dem Jakob-Fußholler-Platz kompensiert werden.

In der Sitzung des UPV am 28.01.2014 konnte kein eindeutiges Meinungsbild über die Weiterentwicklung einer der Varianten erzielt werden.

Die Arbeiten an der Planung der Hauptstraße ruhen bislang aufgrund anderer Prioritätensetzung (z.B. Interne Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes und Überplanung der Ortsdurchfahrt der B 56 in Mülldorf und Ort).

Die aus Sicht der Verwaltung noch immer aktuellen Planungsansätze von AB Stadtverkehr sollten nach einer Entscheidung über die Variante als Grundlage für die weitere Beauftragung der Planung dienen.

## 2. Vorstellung des Zeitrahmens für die Beschlussfassung

Eine Planungsvereinbarung mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW liegt im Entwurf vor und ist noch abzuschließen. Der Entwurf sieht vor, dass die Stadt für den Landesbetrieb planen und auch bauen soll.

Die Vorentwurfsplanung könnte nach einem politischen Beschluss über eine Konzeptvariante aus dem Bericht von AB-Stadtverkehr im Jahr 2019 begonnen werden.

Bei einer Einstellung in den Projektplan des Fachbereichs Tiefbau wäre nach Erstellung der Ausführungsplanung ein realistischer Baubeginn 2020/2021 möglich.

## 3. Berücksichtigung der Ausführungen der Rahmenplanung Niederpleis zur Anbindung der Achse Jakob-Fußholler-Platz – Nahversorgungszentrum

In den Jahren 2012 - 2014 wurden die Rahmenplanung Niederpleis, die Planungen zum Fachmarktzentrum in Niederpleis und das Gutachten zur Straßenraumaufteilung Hauptstraße Niederpleis vorgestellt.

Zwischenzeitlich wurde das Fachmarktzentrum mit den vertraglich vereinbarten Änderungen im Verkehrsumfeld (Kreisverkehr Hauptstraße/Pleistalstraße, Verlegung der Bushaltestellen, „Unechte Einbahnstraße“ Paul-Gerhardt-Straße und Anpassung der Signalschaltung an der Hauptstraße) realisiert.

Bei der Umsetzung des Fachmarktbereichs wurde die in der Rahmenplanung Niederpreis empfohlene Öffnung des Areals zum Jakob-Fußholler-Platz nicht berücksichtigt. Die Erschließung findet über die Schulstraße und Paul-Gerhardt-Straße statt. Zu diesen Straßen besteht jeweils vom Jakob-Fußholler-Platz eine gesicherte Ampelquerung, die auch über Blindensignalgeber verfügt.

Vor diesem Hintergrund erscheint der Vorschlag der Rahmenplanung einer Querungshilfe zur Betonung der Verbindung zwischen Jakob-Fußholler-Platz und Fachmarktzentrum einzuzeichnen aus Verwaltungssicht als nicht mehr zielführend.

In Vertretung

  
Rainer Gleß  
Erster Beigeordneter

Die Maßnahme

- hat keine finanziellen Auswirkungen / ist haushaltsneutral  
 hat finanzielle Auswirkungen

Der Gesamtaufwand / Die Gesamtauszahlungen (bei Investitionen) beziffert/beziffern sich auf €.

- Mittel stehen hierfür im Teilergebnisplan / Teilfinanzplan zur Verfügung.  
 Die Haushaltsermächtigung reicht nicht aus. Die Bewilligung von  
 über- oder außerplanmäßigem Aufwand ist erforderlich.  
 über- oder außerplanmäßigen Auszahlungen ist erforderlich (bei Investitionen).

Zur Finanzierung wurden bereits € veranschlagt; insgesamt sind € bereit zu stellen. Davon entfallen € auf das laufende Haushaltsjahr.

- Bei der Maßnahme wurden inklusionsrelevante Aspekte berücksichtigt.  
 Die Maßnahme hat keine Auswirkungen auf die Inklusion.



Stadt Sankt Augustin

**Straßenraumaufteilung  
Hauptstraße Niederpleis (L 121/L 143)  
Ortsdurchfahrt im Abschnitt Am Eichelkämpchen –  
Pleisbach/Langstraße**

Planungsvarianten zur Querschnittsaufteilung

Sankt Augustin Niederpleis

Bericht  
Januar 2014



**AB Stadtverkehr - Büro für Stadtverkehrsplanung**

**A. Blase**

Bonn

[www.ab-stadtverkehr.de](http://www.ab-stadtverkehr.de)

## Inhalt

1	Aufgabenstellung .....	3
2	Vorliegende Planungen .....	4
3	Bestandsanalyse Hauptstraße .....	5
3.1	Kraftfahrzeugverkehr .....	5
3.2	Fußverkehr .....	8
3.3	Radverkehr .....	11
3.4	Busverkehr .....	14
4	Planungsgrundlagen .....	16
4.1	Fixpunkte der zukünftigen Querschnittsaufteilung .....	16
4.2	Anforderungen an die zukünftige Querschnittsaufteilung .....	17
5	Planungsvarianten zur Straßenraumaufteilung .....	18
5.1	Abschnittsbildung .....	18
5.2	Varianten zur Querschnittsaufteilung .....	19
5.3	Bewertung und Empfehlung: Vorzugsvariante .....	20
6	Ergänzende Empfehlungen .....	22
7	Literatur .....	23

Anlage 1 – tabellarische Gegenüberstellung Vorplanung 1993 / aktuelle Regelwerke

Anlage 2 – Varianten zur Querschnittsaufteilung

Auftraggeber:	Stadt Sankt Augustin FB Stadtplanung und Bauordnung
Auftragnehmer:	AB Stadtverkehr ▪ Büro für Stadtverkehrsplanung, A. Blase Thomas-Mann-Straße 29, 53111 Bonn Telefon 02 28 – 390 50 90 Fax 02 28 – 390 50 91 E-Mail bonn@ab-stadtverkehr.de Homepage www.ab-stadtverkehr.de
Bearbeitung:	Dipl.-Ing. Fabian Fohlmeister

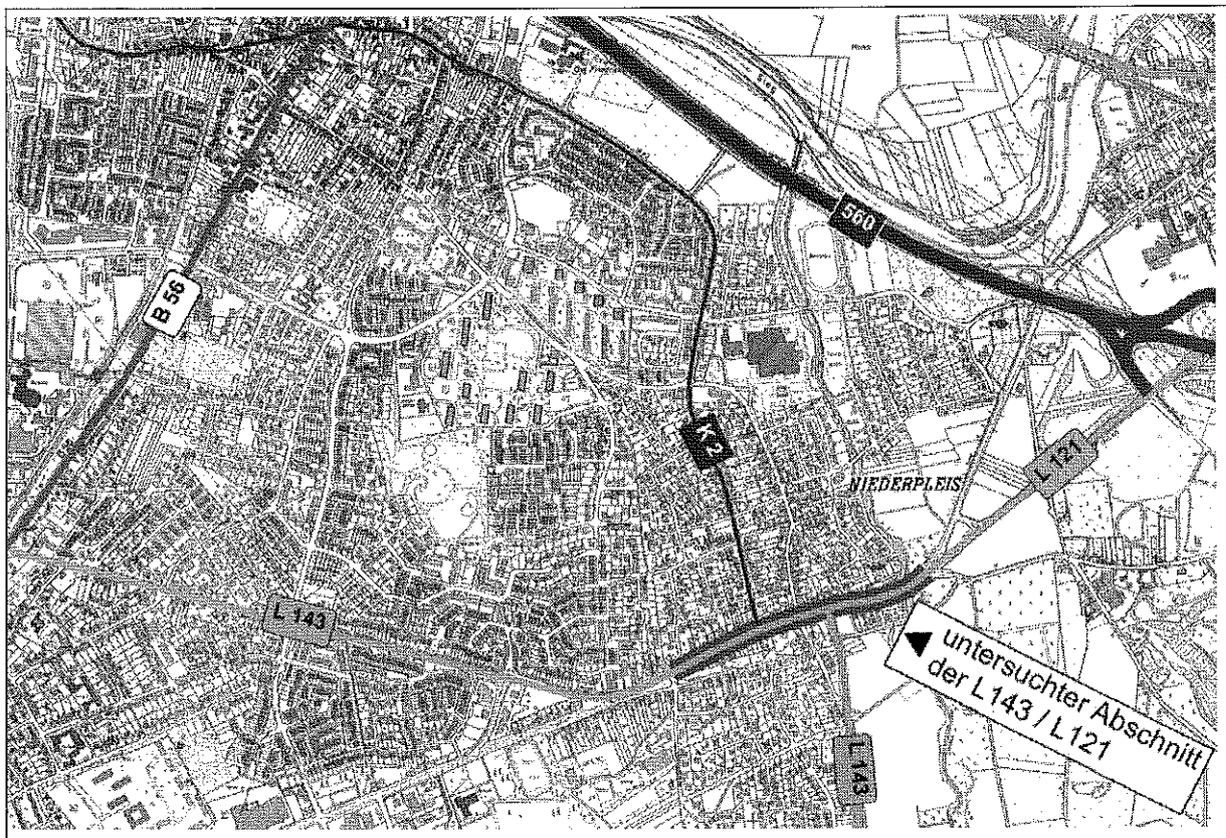
Januar 2014

## 1 Aufgabenstellung

Die Ortsdurchfahrt Hauptstraße Niederpleis im Zuge der L 121 / L 143 wurde bereits im Rahmen der Verträglichkeitsanalyse des Verkehrsentwicklungsplans 1991 als besonders problematisch eingestuft. Seitdem gab es immer wieder Planungen, den Straßenraum verkehrssicherer und attraktiver zu gestalten. Einige punktuelle Maßnahmen haben zu Verbesserungen geführt – z.B. die Einrichtung einer signalisierten Querungsstelle auf Höhe der Haltestellen Bahnstraße. Eine grundsätzliche Überarbeitung des Straßenquerschnitts erfolgte bislang jedoch nicht. Im Zuge des geplanten „Fachmarktzentrum Niederpleis“ wird der Knotenpunkt Hauptstraße / Pleistalstraße (L121 / L143) nun zu einem Kreisverkehrsplatz umgebaut. Gleichzeitig gibt es Überlegungen, auf Höhe des Jakob-Fußhöller-Platzes eine zentrale Haltestelle für den Linienbusverkehr einzurichten. Hierdurch erhält das Thema „Umgestaltung der Hauptstraße Niederpleis“ neue Aktualität.

Unter Einbeziehung und Wertung vorhandener Planungen soll – unter Maßgabe der aktuell gültigen Regelwerke und allgemeinen Empfehlungen – eine schlüssige und mit den Belangen der Gebietsentwicklung in Einklang stehende Konzeption zur Straßenraumaufteilung entwickelt werden. Der Schwerpunkt liegt bei der Darstellung der funktionalen, verkehrlichen Nutzungsansprüche aller Verkehrsteilnehmer (einschließlich der Aufenthaltsfunktion) und den sich daraus ergebenden Anforderungen an den Straßenraum. Der betrachtete Abschnitt der Hauptstraße reicht von der Einmündung Am Eichelkämpchen bis zum Knotenpunkt Pleisbach/Langstraße.

**Abbildung 1: Lage des Untersuchungsabschnitts Hauptstraße Niederpleis (L 143 / L 121)**



Quelle: eigene Darstellung

## 2 Vorliegende Planungen

Folgende Untersuchungen und Planungen liegen vor und sind zu berücksichtigen:

**Abbildung 2: Verwendete Quellen und Grundlagen für die Konzeption**

Nr.	Bezeichnung	Quelle/Bearbeiter
1	Fachmarktzentrum Niederpleis Entwurf Ausführungsplanung L 121 / L 143 Stand: September 2013	TenBrinke Projektentwicklung / Stadt Sankt Augustin / Ingenieurbüro Leiendecker
2	Niederpleis Hauptstraße (L 121 / L 143) Bericht / Vorentwurfsplanung Stand: Juli 1993	Rheinisches Straßenbauamt Bonn / Stadt Sankt Augustin / PGV
3	Umbau OD St. Augustin Niederpleis im Zuge der L 121 / L 143 – Bauentwurf Stand: Mai 1996	Landschaftsverband Rheinland / Rheinisches Straßenbauamt Bonn / IGP
4	Rahmenplanung Niederpleis Rahmenplan / Erläuterungen Stand: März 2013	Stadt Sankt Augustin / LA CITTA STADTPLANUNG
5	Verkehrsgutachten zum Neubau eines Fachmarkt- zentrums in Niederpleis, Sankt Augustin Stand: Oktober 2012	Stadt Sankt Augustin / Planersocietät
6	Verkehrsablauf entlang der Hauptstraße in Niederpleis Stand: Juni 2006	Stadt Sankt Augustin / AB Stadtverkehr GbR
7	Verkehrsentwicklungsplan Sankt Augustin Teilfortschreibung 2008	Stadt Sankt Augustin / Planersocietät
8	Ergebnisse der Straßenverkehrszählungen 2005 und 2010	Straßeninformationsbank NRW <a href="http://www.nwsib-online.nrw.de/">http://www.nwsib-online.nrw.de/</a>

Quelle: eigene Zusammenstellung

Die dargestellten Untersuchungen und Planungen sind hinsichtlich Ihrer Aussagen nach Tiefe und Aktualität zu differenzieren. Inhaltlich besitzt die Ausführungsplanung für den **Kreisverkehrsplatz Hauptstraße / Pleistalstraße (L121 / L143)** die größte Relevanz. Die Planung für diese Verkehrsanlage geht als **Fixpunkt (indisponible Maßnahme)** in die Überlegungen zur Querschnittsgestaltung der Hauptstraße ein. Ebenfalls stark zu berücksichtigen ist die Vorentwurfsplanung im Auftrag des Rheinischen Straßenbauamtes aus dem Jahr 1993, da diese sich mit derselben Aufgabenstellung befasst. Insbesondere die Analyse des damaligen Berichts liefert auch heute noch wichtige Hinweise. Aufgrund seiner Aktualität hat die „Rahmenplanung Niederpleis“ sowie das Verkehrsgutachten zur geplanten Erschließung des projektierten „Fachmarktzentrums Niederpleis-Mitte“ ebenfalls starkes Gewicht. Daneben sind Einzelaspekte aus anderen Untersuchungen interessant – z.B. die verkehrstechnische Überprüfung eines Mikrokreisels am Knotenpunkt Hauptstraße / Paul-Gerhardt-Straße / Alte Pleistalstraße (AB Stadtverkehr GbR, 2006).

### 3 Bestandsanalyse Hauptstraße

#### 3.1 Kraftfahrzeugverkehr

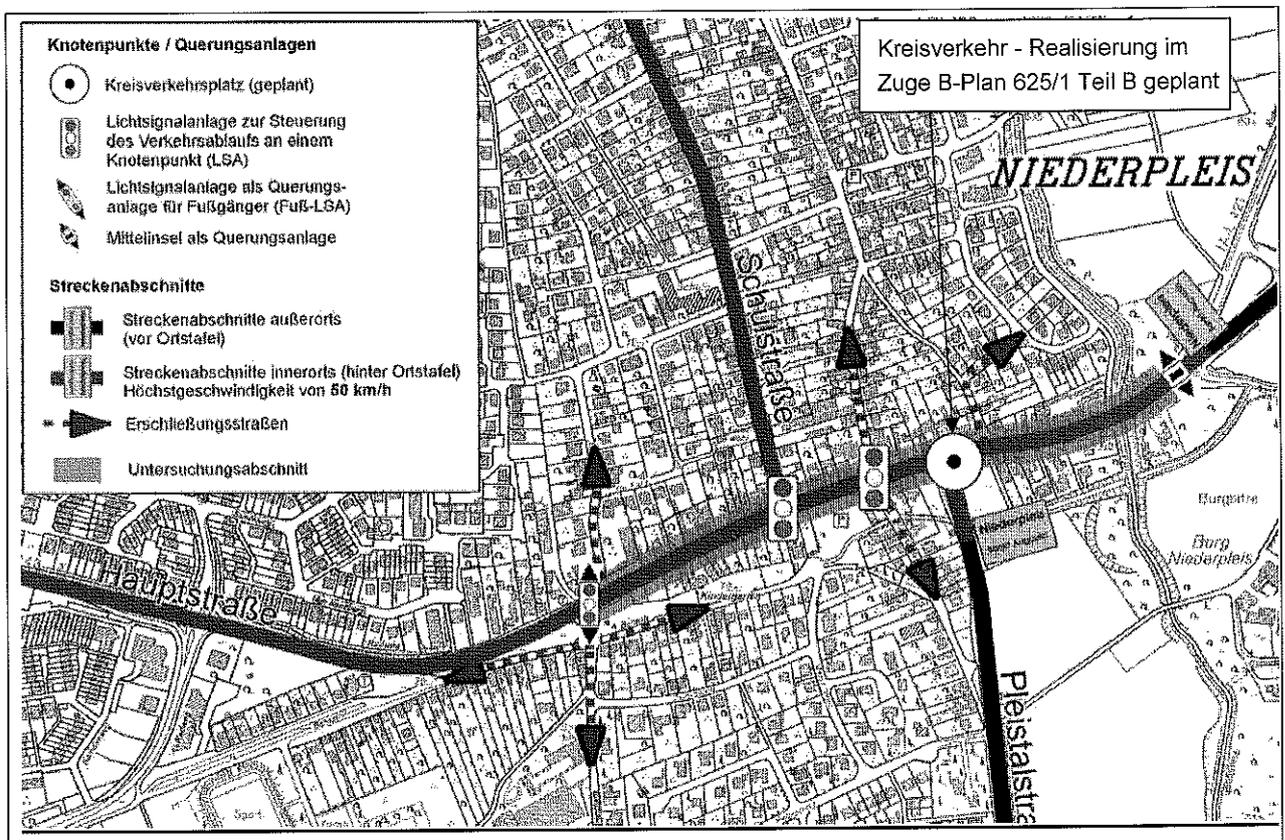
##### Funktion im Verkehrsnetz

Als Landesstraße übernimmt die Hauptstraße in der Ortsdurchfahrt Niederpleis für den Kfz-Verkehr eine regionale Verbindungsfunktion: Über die L 121 erfolgt die Zuführung der Kfz-Verkehre zum Netz der Bundesautobahnen (BAB 560), außerdem sind die regionalen Verflechtungen über die Hauptstraße Richtung Sankt Augustin-Mitte, über die Pleistalstraße (südliche L 143) Richtung Birlinghoven / Stieldorf / Königswinter und über die Schulstraße (K 2) Richtung Sankt Augustin-Mülldorf hervorzuheben. Der mittlere Abschnitt der Hauptstraße zwischen Schulstraße (K 2) und Pleistalstraße (L 143) wird in mehrfacher Hinsicht beansprucht. Neben dem Durchgangsverkehr entlang der Hauptstraße werden über die Orstdurchfahrt auch die Verflechtungen zwischen der Kreisstraße (K 2) und der Pleistalstraße (L 143) abgewickelt.

##### Straßenverkehrsrechtliche Situation / Verkehrsbelastung

Der Untersuchungsabschnitt der Hauptstraße liegt vollständig innerorts, die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Die Ortstafel „Niederpleis“ steht - von der BAB 560 kommend - kurz vor der Einmündung Langstraße.

Abbildung 3: Kfz-Verkehrsführung entlang der Hauptstraße Niederpleis

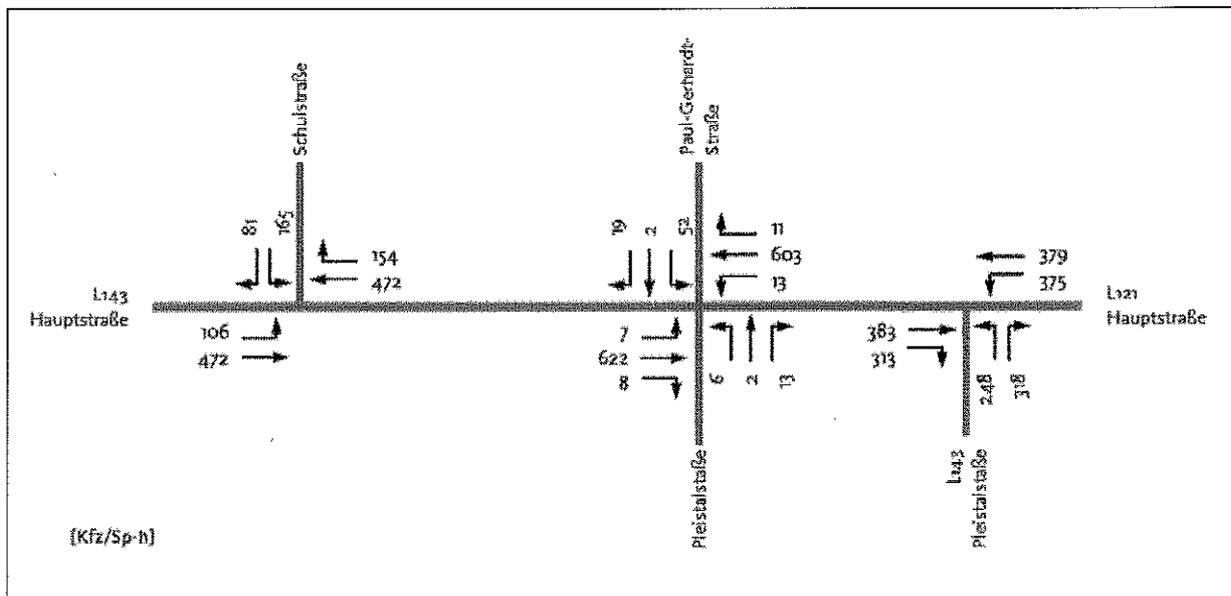


Quelle: eigene Darstellung

12

Der fließende Kfz-Verkehr auf der Hauptstraße wird stark durch den Ablauf bzw. die Abfolge der drei Knotenpunkte Hauptstraße/ Pleistalstraße, Hauptstraße/ Paul-Gerhardt-Straße und Hauptstraße/ Schulstraße bestimmt. Die Handlungsspielräume zur Gestaltung bzw. Querschnittsaufteilung der Hauptstraße werden durch die verkehrstechnischen Anforderungen an diesen Knotenpunkten eingeschränkt. In Abbildung 4 werden die Ergebnisse einer Verkehrszählung abgebildet, die im Auftrag des Projektentwicklers Ten Brinke Projektentwicklung GmbH von der Planersocietät für die nachmittägliche Spitzenstunde an diesen drei Knotenpunkten durchgeführt wurde.

**Abbildung 4: Knotenströme in der Nachmittags-Spitzenstunde 16:30-17:30 Uhr [Kfz/Sp-h]**



Quelle: Planersocietät 2012, S. 26/Abbildung 15

Die Verkehrsuntersuchung aus 2012 hat gezeigt, dass die vorhandene Lichtsignalanlage am **Knotenpunkt Hauptstraße/ Pleistalstraße** überlastet ist. Im Zuge des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 625/1 Teil B soll sie durch einen kleinen Kreisverkehrsplatz mit 30 Meter Außendurchmesser ersetzt werden. Entsprechende Ausbauplanungen liegen vor und stellen einen Fixpunkt der zukünftigen Gestaltung dar.

Am **Knotenpunkt Hauptstraße/ Schulstraße** ist die vorhandene **Fahrstreifenaufweitung / Linksabbiegefahrstreifen** für die Linksabbieger von der Hauptstraße in die Schulstraße **unverzichtbar**, zumal im Zuge des projektierten Fachmarktzentrums und der damit geplanten Ausweisung der Paul-Gerhardt-Straße als Einbahnstraße auf diesem Linksabbieger zusätzliche Belastungen zu erwarten sind. Die Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt Schulstraße wurde im Rahmen des Verkehrsgutachtens zum Fachmarktzentrum untersucht und liegt mit „Qualitätsstufe C“ im mittleren Bereich. Nach eigenen Beobachtungen kommt es in der Zufahrt Schulstraße zu kleineren Rückstaus.

Für den **Knotenpunkt Hauptstraße / Paul-Gerhardt-Straße** wurde im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2006 ein Mini-Kreisel als alternative Betriebsform geprüft. Die verkehrstechnische Leistungsfähigkeit konnte nachgewiesen werden, allerdings wurde diese

13

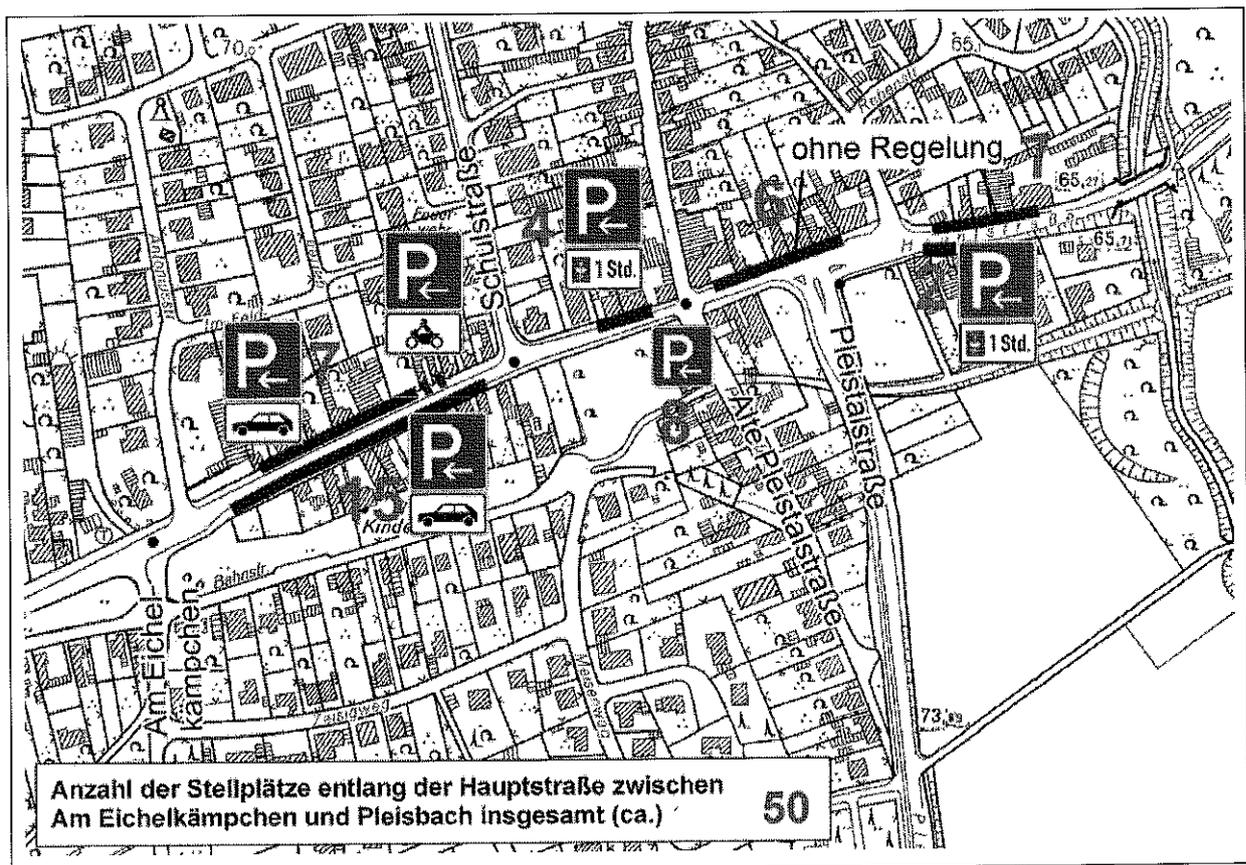
Variante aus anderen Gründen (Schulwegsicherung, Einpassbarkeit in den Straßenraum) nicht weiter verfolgt. Mit der geplanten Ausweisung der Paul-Gerhardt-Straße als Einbahnstraße werden sich die Verkehrsströme auch an diesem Knotenpunkt ändern, Abbiegespuren auf der Hauptstraße werden hier nicht benötigt.

Neben den Knotenpunkten kommt es entlang der Hauptstraße zu kleineren Störungen des Verkehrsablaufs durch Abbiegevorgänge (Nebenstraße, Grundstückseinfahrten). Insgesamt ist dieser Aspekt jedoch nachrangig.

**Parken / Liefern**

In beiden Fahrtrichtungen sind dort, wo der Straßenraum ausreichende Breiten aufweist, durchgehend Stellplätze in Parkbuchten angelegt (Längsparken). Zu beachten ist dabei, dass die tatsächliche Stellplatzzahl deutlich unter der „wahrgenommenen“ Stellplatzzahl liegt. Vielfach wird die baulich angelegte Bucht auch im Bereich der Zufahrten zu den privaten Grundstücken zum Parken genutzt. Hier ist davon auszugehen, dass die Anwohner die Stellfläche vor Ihrer Grundstückszufahrt mit dem eigenen Stellplatz belegen. Anzahl der Stellplätze und Parkregelung entlang der Hauptstraße sind in Abbildung 5 wiedergegeben.

**Abbildung 5: Parkmöglichkeiten entlang der Hauptstraße**



Quelle: eigene Darstellung

19

**Abbildung 6: Foto – Zufahrten zu privaten Grundstücken werden zum Parken genutzt**

Quelle: eigenes Foto

Zwei weitere Aspekte sind bezüglich des Parkens entlang der Hauptstraße zu berücksichtigen:

- Die Anzahl der Parkwechsellvorgänge ist augenscheinlich sehr gering. In der überwiegenden Zahl werden die Stellplätze voraussichtlich von den Anwohnern genutzt.
- Ausnahmen bilden die Parkplätze vor der Poststelle westlich der Paul-Gerhardt-Straße und vor der Bäckerei östlich der Pleistalstraße. Durch die Höchstparkdauer von 1 Stunde werden diese stärker von Kunden frequentierten Stellplätze angemessen reguliert.

Für das Laden und Liefern sind keine speziellen Flächen ausgewiesen. Ein entsprechender Bedarf ist bei den heutigen Randnutzungen auch nicht gegeben.

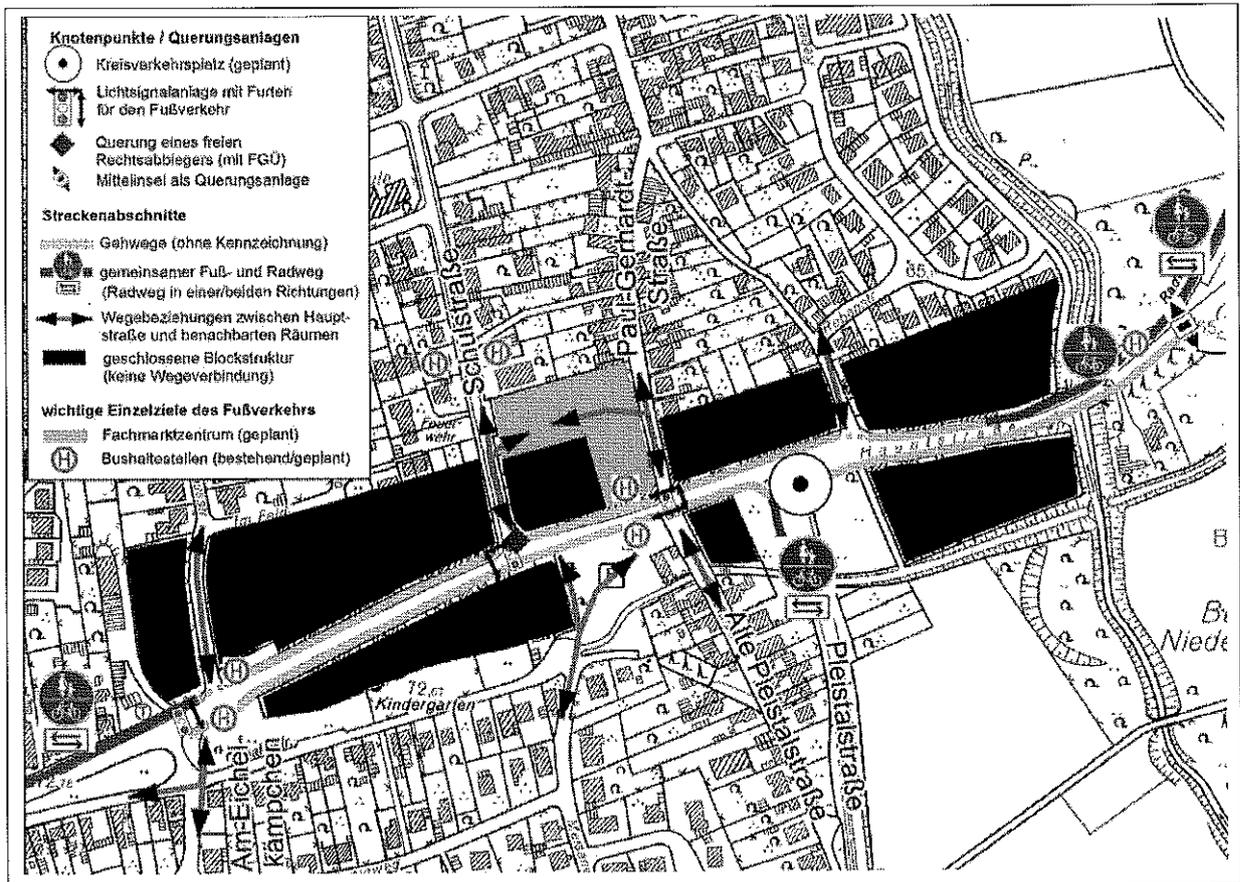
### 3.2 Fußverkehr

#### Fußverkehr – Gehwege längs der Hauptstraße

Der Straßenraum der Hauptstraße wird eindeutig durch den Kfz-Verkehr dominiert. Neben einer ca. 7,20 breiten, durchgehenden Fahrbahn werden weitere Flächen im Bereich der Knotenpunkte z.B. durch den Linksabbiegefahrstreifen an der Schulstraße beansprucht. Die Seitenräume werden stark durch Parken beansprucht. In der Summe werden weit über 50% des jeweils zu Verfügung stehenden Querschnitts vom Kfz-Verkehr in Anspruch genommen.

Die Ansprüche des Fuß- und Radverkehrs werden hingegen nachrangig berücksichtigt. Die Gehwegbreiten liegen entlang des gesamten Abschnitts – mit wenigen Ausnahmen – unter 3,0 Metern. Im zentralen Abschnitt auf Höhe der Poststelle weist der Gehweg überwiegend Breiten von unter 2,0 Metern auf. An baulichen Zwangspunkten liegen im Bestand Werte deutlich unter 1,50 Meter vor (z.B. 1,20 Meter auf Höhe Haus-Nr. 43).

Abbildung 7: Verkehrsregelungen und Wegebeziehungen im Fußverkehr



Quelle: eigene Darstellung

### Fußverkehr – Queren der Hauptstraße

Ein zentrales Thema bisheriger Arbeiten zur Hauptstraße Niederpleis sind die Querungsanforderungen des Fußverkehrs. Mit der Vorentwurfsplanung im Auftrag des Rheinischen Straßenbauamtes aus dem Jahr 1993 wurden fünf zusätzliche Mittelinseln als Querungshilfen für den Fußverkehr vorgesehen. Der Rahmenplan Niederpleis sieht eine zentrale Querungsstelle auf Höhe des Jakob-Fußhöller-Platzes mit Anbindung an das neue Fachmarktzentrum sowie drei weitere Querungsstellen vor. Beide Planungen wollen diese Querungshilfen in einen gepflasterten, überfahrbaren Mittelstreifen integrieren. Gestalterisch werden durch diese Kombination aus Querungsinseln und gepflastertem Mittelstreifen zwei funktionale Aspekte / Ziele miteinander verknüpft:

16

- Ziel 1: Verbesserung der Querungsbedingungen für den Fußverkehr
- Ziel 2: „Ortsbildung“ und Verkehrsberuhigung durch Straßenraumgestaltung / Materialwechsel (Pflaster statt Asphalt)

**zu Ziel 1:** Im Fußverkehr ist bei den heutigen Randnutzungen der Hauptstraße ein moderater Querungsbedarf abseits der Knotenpunkte (Lichtsignalanlagen) festzustellen. Insbesondere der Abschnitt westlich der Schulstraße ist stark durch Wohnnutzungen geprägt. Zwar sind mit Dienstleistungen, Gastronomie und der Kindertagesstätte auch in diesem Abschnitt einzelne Ziele für den Fußverkehr vorhanden, die Wege zu diesen Zielen laufen jedoch in der Regel über die bestehenden Knotenpunkte (siehe Abbildung 7). Hinsichtlich des Ziels „Verbesserung der Querungsbedingungen für den Fußverkehr“ sind – auch bzw. gerade unter Berücksichtigung des geplanten Fachmarktzentruns sowie der zu prüfenden Anlage einer zentralen Bushaltestelle – vorrangig die Querungsbedingungen an den bestehenden Knotenpunkten zu verbessern (z.B. ist die Anlage einer zusätzlichen Fußgängerfurt an den beiden Knotenpunkten Schulstraße und Paul-Gerhardt-Straße zu prüfen). Darüber hinaus erscheint eine zusätzliche Querungshilfe (Mittelinsel) im Abschnitt zwischen Antoniusstraße und Schulstraße ausreichend.

**zu Ziel 2:** Die ortsbildende und verkehrsberuhigende Funktion des gepflasterten Mittelstreifens würde die Aufenthaltsqualität für den Fußverkehr hingegen positiv beeinflussen. Gleichzeitig stünde jedoch die für den gepflasterten Mittelstreifen aufgewendete Fläche in den Seitenräumen nicht mehr zur Verfügung (dies führt zu tendenziell schmaleren Gehwegen).

Nach Realisierung des Fachmarktzentruns ist mit deutlichen Steigerungen beim Fußverkehrsaufkommen zu rechnen (Nahversorgung schafft Nahmobilität!).

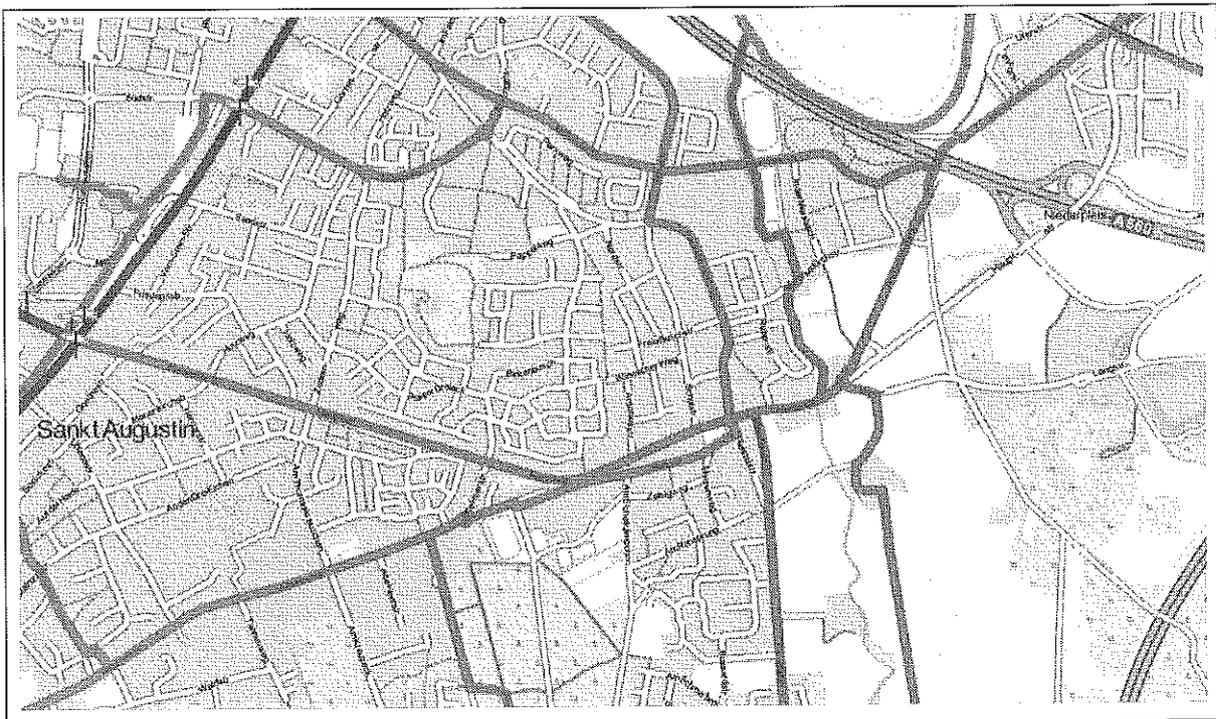
### 3.3 Radverkehr

#### Funktion im Radverkehrsnetz

Die Hauptstraße Niederpleis ist Teil des kommunalen Wegweisungsnetzes (siehe Abbildung 8). Über die Hauptstraße verläuft die zieldirekteste Verbindung von den südlichen Siedungsbereichen Sankt Augustins nach Buisdorf. Parallele Führungsangebote sind abschnittsweise z.B. über die Bahnstraße (südlich der Hauptstraße) oder die Martinuskirchstraße (nördlich der Hauptstraße) vorhanden.

Mit der Realisierung des Fachmarktzentrums ist mit Steigerungen des Radverkehrsaufkommens zu rechnen. In diesem Zuge wird v.a. die Paul-Gerhardt-Straße als Achse für den Radverkehr weiter aufgewertet, aber auch darüber hinaus ist im Umfeld des Zentrums mit Steigerungen im Radverkehr – auch auf der Hauptstraße – zu rechnen (Nahversorgung schafft Nahmobilität!).

**Abbildung 8: Hauptstraße Niederpleis in der kommunalen Radwegweisung**



Quelle: eigene Darstellung

#### Straßenverkehrsrechtliche Situation

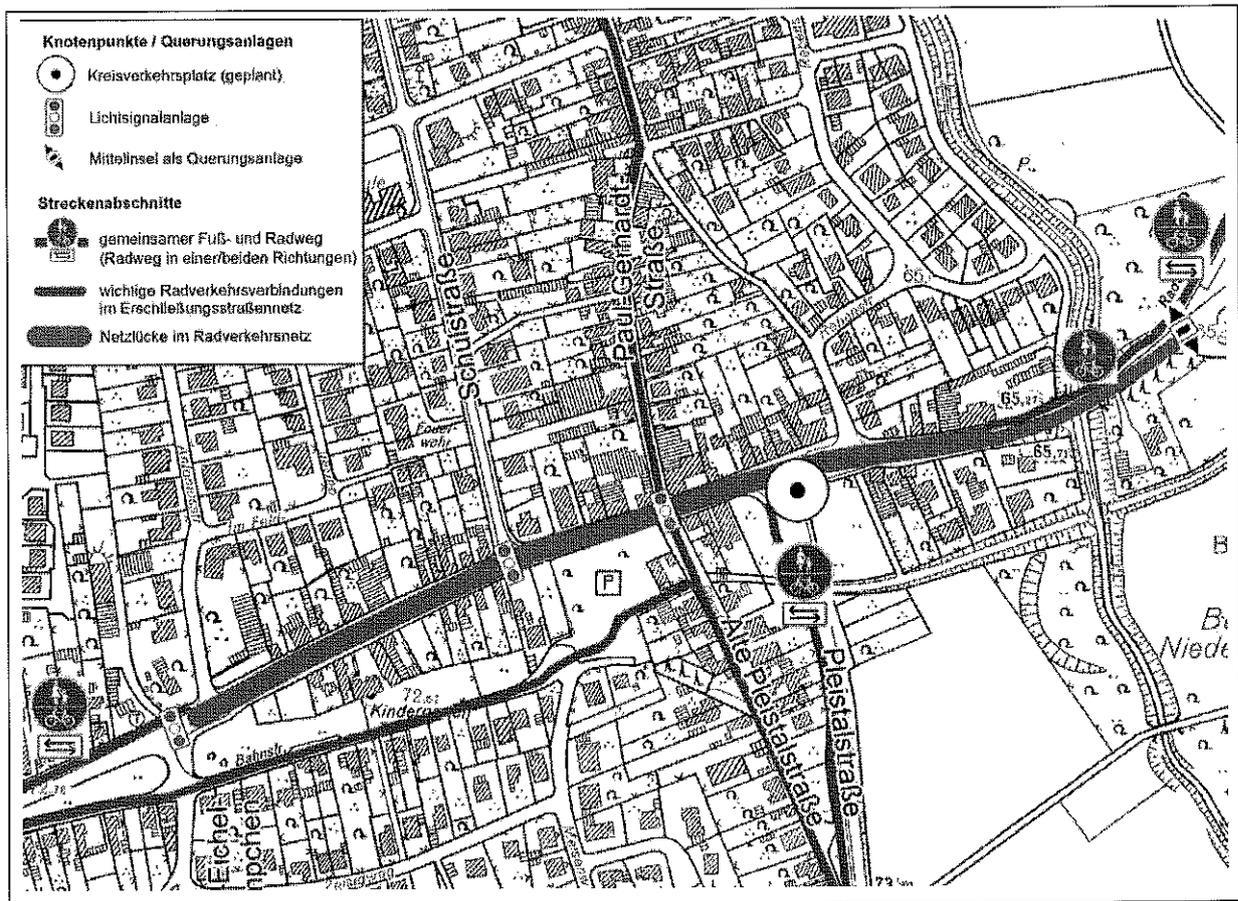
Die Hauptstraße bietet dem Radverkehr in der Ortsdurchfahrt Niederpleis keine Radverkehrsführungen. Im westlich angrenzenden Abschnitt der Hauptstraße (Richtung Sankt Augustin Mitte) werden die Radfahrer im Zweirichtungsverkehr auf einem benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh-/Radweg im nördlichen Seitenraum der Fahrbahn (Zeichen 240 StVO) geführt. Der Zweirichtungsradweg endet an der Fußgänger-LSA Am Eichelkämpchen. Die Fußgänger-LSA ermöglicht dem Radfahrer ein gesichertes Queren der Hauptstraße. Zwischen Am Eichelkämpchen und der Brücke über den Pleisbach wird der Radverkehr gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr

auf der Fahrbahn geführt (Mischverkehr). Bei Kfz-Belastungen zwischen 1.100 und 1.300 Kfz/Sp-h (siehe auch Abbildung 4) ist dieser Abschnitt nach ERA 2010<sup>1</sup> dem Belastungsbereich II oder III zuzuordnen und damit eindeutig als „Netzlücke“ für den Radverkehr definiert. Ein Führungsangebot für den Radverkehr (z.B. Schutzstreifen, Radfahrstreifen, Radweg) wäre demnach für diesen Abschnitt angezeigt.

Am geplanten Kreisverkehrsplatz beginnt entlang der Pleistalstraße ein Zweirichtungsradweg in Richtung Süden. In Richtung Buisdorf wird der Radverkehr weiterhin im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt, an der Mittelinsel kurz vor der Einmündung Langstraße kann der Radfahrer dann auf den Zweirichtungsradweg in Richtung Am Kirchenberg wechseln. In der Gegenrichtung wird der Radverkehr über den Pleisbach hinweg noch auf dem Radweg geführt und mit Beginn der Bebauung auf die Fahrbahn übergeleitet (siehe Foto auf der folgenden Seite).

Attraktiv sind die Radverkehrsführungen im angrenzenden Erschließungsstraßennetz. Hier wird im Zuge der Planungen für das Fachmarktzentrum eine weitere Stärkung der Achse Paul-Gerhardt-Straße angestrebt.

**Abbildung 9: Verkehrsregelungen und Hauptverbindungen im Radverkehr**



Quelle: eigene Darstellung

<sup>1</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, FGSV (Hrsg. 2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. ERA. – Köln

19

### Verkehrsbeobachtungen

Während der Ortsbesichtigung konnten zwei vorherrschende Verhaltensmuster von Radfahrern beobachtet werden. Das erste Verhaltensmuster lässt sich am besten mit dem Bild der „Fußgänger auf Rädern“ beschreiben: Diese Radfahrer fahren in der Regel eher langsam und nutzen (ordnungswidrig) die vorhandenen Gehwege. Das zweite Verhaltensmuster beschreibt Radfahrer, die vorgeschrieben im Mischverkehr auf der Fahrbahn und tendenziell sehr weit rechts fahren: Durch die dominante Bedeutung des Kfz-Verkehrs werden sie an den „rechten Fahrbahnrand gedrängt“, fahren teilweise knapp an der Kante zur Entwässerungsrinne und halten keinen Sicherheitsabstand zu parkenden Fahrzeugen.

In der Gesamtschau aus verkehrsrechtlicher Situation, Kfz-Verkehrsbelastung und Verkehrsbeobachtung ist Handlungsbedarf aus Perspektive des Radverkehrs abzuleiten.

**Abbildung 10: Fotos – Situation und Verhalten von Radfahrern**



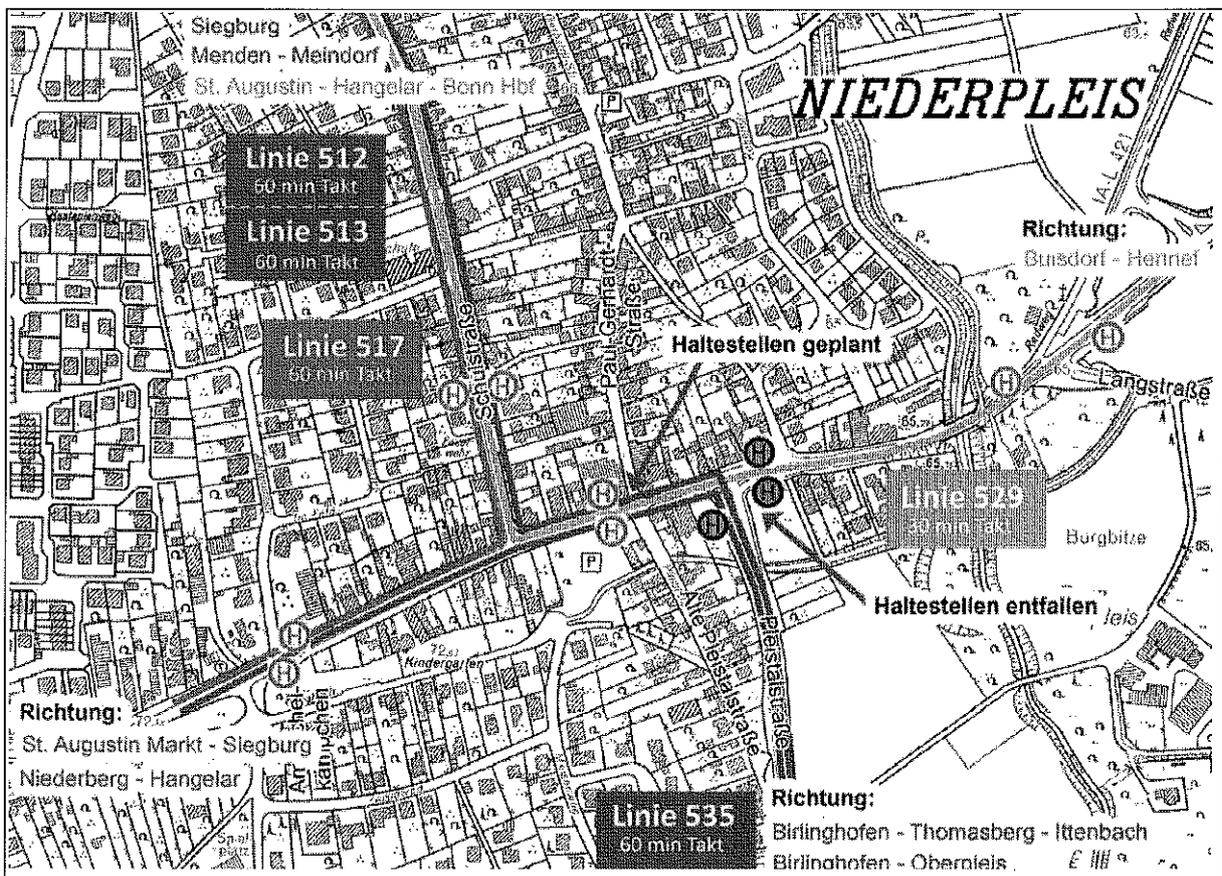
Quelle: eigene Fotos

### 3.4 Busverkehr

Der mittlere Abschnitt der Hauptstraße wird von 4 Buslinien bedient (vgl. Abbildung 11, VRS Verbundfahrplan 2013), welche an den Knotenpunkten Schulstraße und Pleistalstraße in unterschiedliche Fahrtrichtungen verkehren. Zusätzlich wird der Abschnitt westlich der Schulstraße von einer weiteren Buslinie bedient, welche dann über die Schulstraße in Richtung Menden und Meindorf weiterverkehrt.

Im Zuge der Planungen für das Fachmarktzentrum sollen die bestehenden Haltestellen vom Knotenpunkt Hauptstraße / Pleistalstraße in den mittleren Abschnitt der Hauptstraße auf Höhe des Jakob-Fußhöller-Platzes verlegt werden. Damit würde nicht nur eine bessere Erreichbarkeit der (neuen) Ortsmitte sichergestellt, sondern auch potenzielle Umsteigebeziehungen zwischen den Buslinien verbessert.

**Abbildung 11: Buslinien in der Ortsdurchfahrt Niederpleis**



Quelle: eigene Darstellung in Anlehnung an Planersocietät 2012, S. 8/Abbildung 4

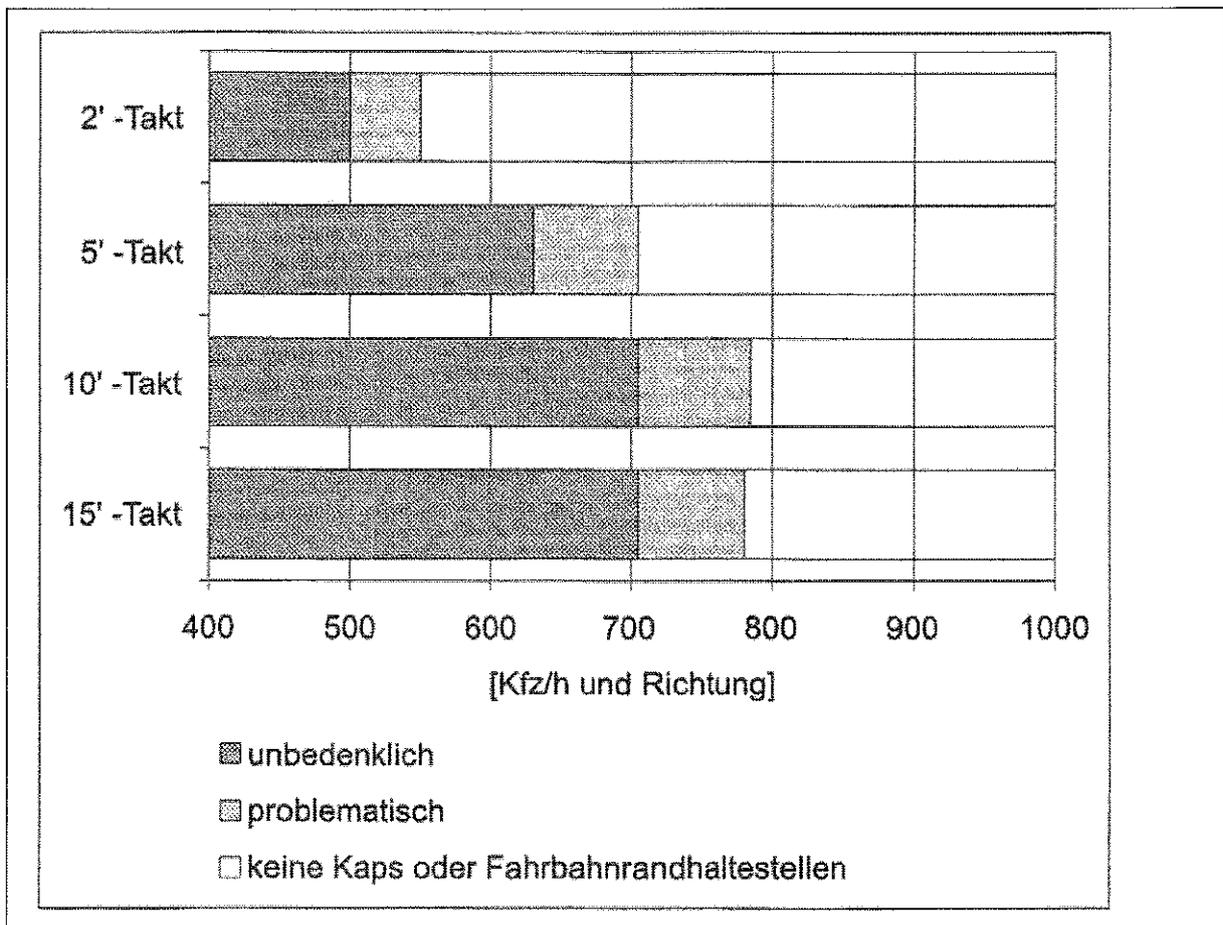
Die Buslinien verkehren im 30- bzw. 60-Minuten-Takt, auf dem mittleren Abschnitt der Hauptstraße ergibt sich ein Verkehrsstärke von 5 Linienbussen je Fahrtrichtung und Stunde. Bei einer Kfz-Verkehrsstärke von ca. 650 Kfz/h und Richtung in der nachmittäglichen Spitzenstunde sind

21

Fahrbahnrandhaltestellen / Kaps nach den Einsatzkriterien der RASt 2006<sup>2</sup> in Verbindung mit dem HBS 2001<sup>3</sup> möglich (vgl. auch Abbildung 12).

Innerorts sollte Fahrbahnrandhaltestellen / Haltestellenkaps der Vorzug vor Busbuchten gegeben werden, da sie neben der geraden Anfahrt in der Regel auch eine ausreichende Flächenaufteilung im Seitenraum erlauben<sup>4</sup>. In der Gesamtabwägung (Erreichbarkeit, Barrierefreiheit, Verkehrsablauf) sollte die Anlage einer zentralen Fahrbahnrandhaltestelle / Haltestellenkap daher prioritär weiterverfolgt werden. Es ist zu prüfen, inwieweit Störungen des Verkehrsflusses auf der Hauptstraße durch Berücksichtigung der Haltestellenanfahrt in der Signalsteuerung der Knotenpunkte Schulstraße und Paul-Gerhardt-Straße weiter abgemildert werden können.

**Abbildung 12: Einsatzgrenzen für die Anlage von Haltestellenkaps an zweistreifigen Hauptverkehrsstraßen**



Quelle: HBS 2001, S. 9-9 / Bild 9-1

<sup>2</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. FGSV (Hrsg. 2007): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen. RASt 06. – Köln, S. 101

<sup>3</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. FGSV (Hrsg. 2001): Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen. HBS. – Köln, S. 9-9

<sup>4</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. FGSV (Hrsg. 2011): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen. H BVA. – Köln, S. 67

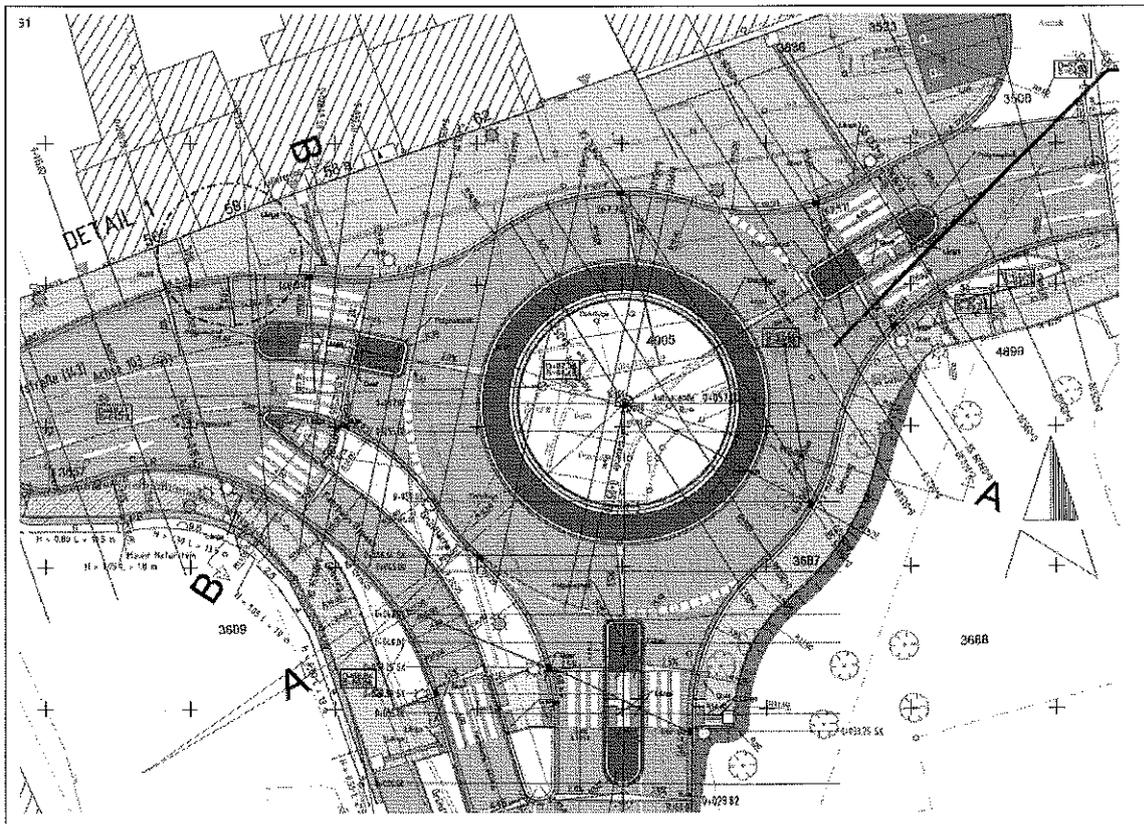
## 4 Planungsgrundlagen

### 4.1 Fixpunkte der zukünftigen Querschnittsaufteilung

Durch die Anpassungen des Verkehrssystems im Umfeld der Hauptstraße im Zuge des Bebauungsplans Nr. 625/1 Teil B (Fachmarktzentrum) sind zwei Fixpunkte der zukünftigen Gestaltung vorgegeben:

- Umgestaltung des Knotenpunkts Hauptstraße / Pleistalstraße zu einem kleinen Kreisverkehrsplatz mit Bypass
- Ausweisung der Paul-Gerhardt-Straße als Einbahnstraße in Fahrrichtung Hauptstraße (keine Einfahrt für den Kfz-Verkehr von der Hauptstraße / Radfahrer frei)

Abbildung 13: Ausbauplanungen für den Knotenpunkt Hauptstr. / Pleistalstr. (Entwurf / Auszug)



Quelle: Ingenieurbüro Leiendecker, Auszüge aus dem Entwurf zur Ausbauplanung (Stand: 09/2013)

Darüber hinaus ist in der Abwägung der verkehrlichen Nutzungsansprüche ebenfalls die Verlegung der Bushaltestellen in den zentralen Bereich auf Höhe des Jakob-Fußhöller-Platzes / Ausgestaltung als Buskap / Fahrbahnrandhaltestelle zu empfehlen.

### 4.2 Anforderungen an die zukünftige Querschnittsaufteilung

Die Bestandsanalyse hat die Überlagerung vielfältiger Nutzungsansprüche für die Hauptstraße in der Ortsdurchfahrt Niederpleis aufgezeigt. Im Mittelpunkt der vorliegenden Untersuchung stehen dabei die verkehrlich-funktionalen Anforderungen. Gestalterische Anforderungen sind ergänzend zu berücksichtigen.

In **Anlage 1** wird anhand eines Vergleichs der Planung von 1993 mit den aktuellen Regelwerken aufgezeigt, dass die zum damaligen Zeitpunkt innovative Planung heute nicht mehr zeitgemäß ist. Insbesondere die geplanten Gehwege (unterdimensioniert) sowie die Art der Radverkehrsführung (gemeinsamer Geh-/ Radweg im Zweirichtungsverkehr innerorts bei einer Vielzahl an Einmündungen und Grundstückszufahrten) stehen nicht im Einklang mit den aktuellen Empfehlungen und Richtlinien. In Anlage 1 werden daher die Grundanforderungen nach Verkehrsarten (Fußverkehr, Radverkehr, Kfz-Verkehr, ÖPNV) zusammengestellt. Darauf aufbauend wird eine Empfehlung abgeleitet, welche Führungsformen und Breiten für die Verkehrsarten im Querschnitt der Hauptstraße in der Ortsdurchfahrt mindestens anzusetzen bzw. welche Breiten anzustreben sind. Die nachfolgende Tabelle fasst diese Angaben zusammen.

**Tabelle 1: Anforderungen der Verkehrsarten**

Verkehrsart	Art der Führung / Querung	mindestens anzusetzende Breite	anzustrebende Breite
Fußverkehr (Längsverkehr, Barrierefreiheit)	Gehweg (keine Freigabe für Radverkehr)	3,0m  Zuschläge für Warteflächen von Haltestellen, Grünstreifen, regelmäßige Einbauten etc.	≥ 3,3m  Zuschläge für Warteflächen von Haltestellen, Grünstreifen, regelmäßige Einbauten etc.
Fußverkehr (Querverkehr, Barrierefreiheit)	Mittelinseln, Mittelstreifen oder LSA	2,5m  (bei Mittelinseln bzw. Mittelstreifen)	≥ 2,5m  (bei Mittelinseln bzw. Mittelstreifen)
Radverkehr	Schutzstreifen  (theoretisch: Radfahrstreifen, baulicher Radweg)	1,5m (ohne angrenzendes Parken)  1,75m (mit angrenzendem Parken)  Die Breite ist abhängig von der Wahl der Führungsform, abweichend von ERA 2010 wird auch für die „flächensparsamste“ Führungsform Schutzstreifen eine größere als die angegebene Mindestbreite empfohlen.	je nach Führungsform
ÖPNV (Haltestellen, Barrierefreiheit)	Mischverkehr mit übrigen Kfz-Verkehr	3,25m je Richtung  (Schutzstreifen für den Radverkehr dürfen im Begegnungsfall überfahren werden!)	≥ 3,25m je Richtung  (Schutzstreifen für den Radverkehr dürfen im Begegnungsfall überfahren werden!)
Kfz-Verkehr (fließend)	Strecke: siehe ÖPNV  Knotenpunkte: Abblagespuren nach Erfordernis (Qualitätsstufe D nach HBS 2001)	Strecke: siehe ÖPNV	Strecke: siehe ÖPNV
Kfz-Verkehr (Parken)	Längsparken	2,0m  (Parkplätze längs zur Fahrbahn)	2,0m  (Parkplätze längs zur Fahrbahn)

Quelle: eigene Darstellung

Die Tabelle zeigt für den Radverkehr auf, dass bei der stadträumlichen und verkehrlichen Bedeutung der Straße Schutzstreifen, Radfahrstreifen oder bauliche Radwege angezeigt sind. Praktisch ist innerhalb des durch die Bebauung vorgegebenen Straßenquerschnitts ein baulicher Radweg oder Radfahrstreifen nicht realisierbar. Tabelle 1 ist Grundlage der Varianten für die Straßenraumaufteilung (s. folgendes Kapitel / Anlage 2).

## 5 Planungsvarianten zur Straßenraumaufteilung

### 5.1 Abschnittsbildung

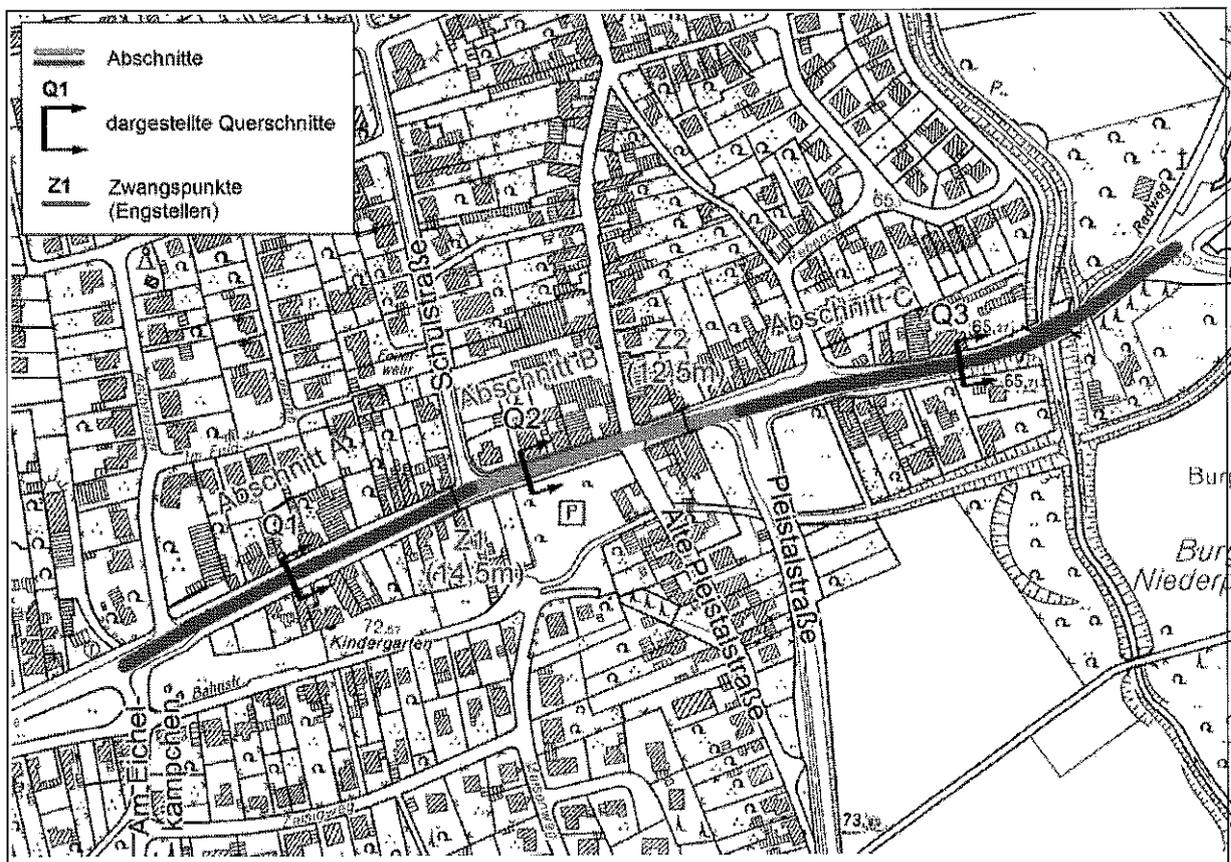
Entsprechend der Streckencharakteristik und Verkehrsbelastungen wird die Untersuchungsstrecke der Hauptstraße Niederpleis in drei Abschnitte unterteilt, für die Empfehlungen für die zukünftige Querschnittsaufteilung ausgesprochen werden:

Abschnitt A: Am Eichelkämpchen bis Schulstraße

Abschnitt B: Schulstraße bis Pleistalstraße

Abschnitt C: Pleistalstraße bis Langstraße

Abbildung 14: Abschnitte der Hauptstraße

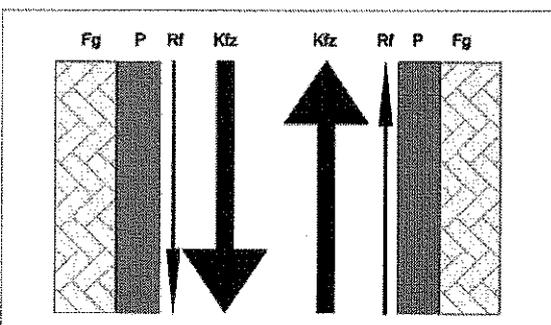
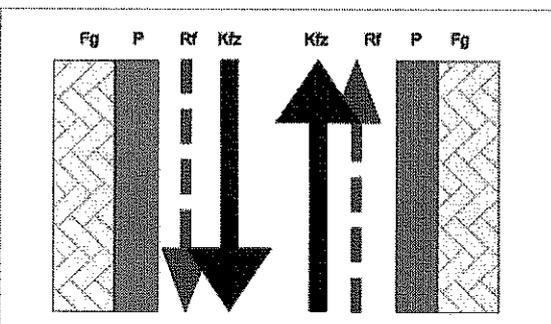
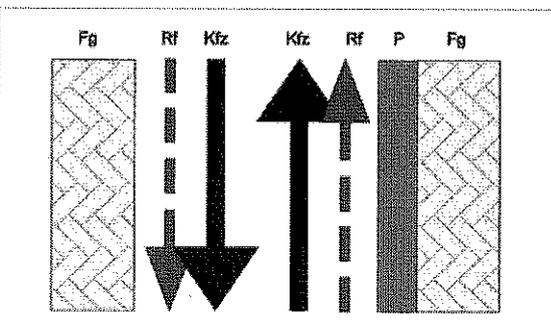


Quelle: eigene Darstellung

## 5.2 Varianten zur Querschnittsaufteilung

Auf Grundlage der in Kapitel 4.2 zusammengestellten Nutzungsanforderungen der einzelnen Verkehrsarten werden 4 Varianten für eine zukünftige Straßenraumaufteilung erarbeitet. Diese Varianten werden in Anlage 2 auf einem übersichtlichen Poster einander gegenübergestellt. Im Folgenden sollen daher nur die jeweiligen Grundprinzipien aufgeführt werden. Variante I ist dabei eine kurzfristige Variante / Zwischenlösung zur Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr innerhalb der bestehenden baulichen Anlagen. Variante IV greift die Idee des gepflasterten Mittelstreifens aus der Planung von 1993 auf – berücksichtigt dabei aber die Anforderungen aktueller Empfehlungen und Regelwerke.

Tabelle 2: Grundprinzipien der Varianten zur Straßenraumaufteilung

<p><b>BESTAND</b></p> 	<p><u>Grundprinzipien:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verkehrsflächen für den Kfz-Verkehr dominieren</li> <li>- Gehwege sind in der Regel lediglich "Restflächen"</li> <li>- Radverkehr wird im Mischverkehr geführt und durch dominanten Kfz-Verkehr an den Fahrbahnrand gedrängt</li> <li>- Parken - je nach Flächenverfügbarkeit - ein- / beidseitig</li> </ul>
<p><b>VARIANTE I: Einpassung Schutzstreifen in BESTAND</b></p> 	<p><u>Grundprinzipien:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- grenzwertig schmale Schutzstreifen verdeutlichen die Nutzungsansprüche des Radverkehrs und gliedern die Fahrbahn</li> <li>- Seitenräume bleiben unverändert (Gehweg weiterhin "Restflächen", Parken unverändert)</li> </ul>
<p><b>VARIANTE II: Einpassung Schutzstreifen mit Neuaufteilung Seitenraum</b></p> 	<p><u>Grundprinzipien:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Schutzstreifen in anspruchsgerechter Breite bieten eine gute Qualität für den Radverkehr / gliedern die Fahrbahn</li> <li>- es werden Flächen für den Fußverkehr gewonnen (Aufenthaltsqualität, barrierefreie Bewegungsflächen)</li> <li>- das Parken wird auf maximal einen Seitenraum beschränkt (die Zahl der Stellplätze wird reduziert)</li> </ul>

<p><b>VARIANTE III: Mischverkehrsführung mit Neuaufteilung Seitenraum</b></p>	<p><u>Grundprinzipien:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verkehrsflächen für den Kfz-Verkehr werden gegenüber Bestand schmaler ausgeführt</li> <li>- Gehwege / Seitenräume werden verbreitert</li> <li>- beidseitiges Parken wird beibehalten</li> <li>- Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt; Piktogramme verdeutlichen Führung des Radverkehrs</li> </ul>
	<p><b>VARIANTE VI: Mischverkehrsführung mit Mittelstreifen</b></p>
	<p><u>Grundprinzipien:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verkehrsflächen für den Kfz-Verkehr werden gegenüber Bestand schmaler ausgeführt</li> <li>- zur optischen Gliederung des Straßenraums und als Mehrzweckstreifen wird ein gepflasterter Mittelstreifen angelegt</li> <li>- Gehwege / Seitenräume werden verbreitert</li> <li>- beidseitiges Parken wird beibehalten</li> <li>- Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt; Piktogramme verdeutlichen Führung des Radverkehrs</li> </ul>

Quelle: eigene Darstellung

### 5.3 Bewertung und Empfehlung: Vorzugsvariante

Die 4 dargestellten Varianten sind grundsätzlich alle realisierbar, berücksichtigen die Ansprüche der einzelnen Verkehrsarten jedoch in unterschiedlicher Qualität. Mit der folgenden Tabelle sollen anhand eines einfachen, qualitativen Bewertungsschemas die Vorzüge der einzelnen Varianten dargestellt werden. Die Tabelle bildet z.B. ab, dass Variante I mit Einpassung von Schutzstreifen in den bestehenden Straßenraum nur eine ausreichende Qualität für den Radverkehr bietet. Gegenüber der mangelhaften Situation im Bestand können zwar Verbesserungen erzielt werden, aufgrund der insgesamt dann sehr „engen“ straßenräumlichen Situation ist diese Variante jedoch höchstens als Übergangslösung einsetzbar. Verbesserungen für den Fußverkehr können in dieser Variante ebenfalls nicht verbucht werden.

Variante II mit Schutzstreifen für den Radverkehr ist die einzige Variante mit positiven Bewertungen bei Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV und fließendem Kfz-Verkehr. Einschränkend ist darauf hinzuweisen, dass Schutzstreifen nicht durchgängig angelegt werden können, sondern im Bereich der (geplanten) Bushaltestellen sowie voraussichtlich auch im engeren Knotenbereich der Knotenpunkte Schulstraße und Paul-Gerhardt-Straße unterbrochen werden müssen. Durch den insgesamt recht breiten Straßenraum (zusätzliche Fahrbahnfläche für den Schutzstreifen) sind die Handlungsspielräume für die städtebauliche Gestaltung zudem stärker eingeschränkt. Ebenfalls ist in dieser Variante auf Parkplätze zu verzichten.

In Variante III wird die Fahrbahnfläche demgegenüber auf das Mindestmaß für Abschnitte mit Linienbusverkehr verschmälert. Hier bestehen daher die größten Handlungsspielräume zur Gestaltung der Seitenräume, entsprechend können in dieser Variante unter den dargestellten Ausbauvarianten (Varianten II bis IV) die meisten Stellplätze realisiert werden. Allerdings werden mit Variante III keine guten Bedingungen für den Radverkehr geschaffen – zwar kann der Radverkehr bei etwas ausgebremstem Kfz-Verkehr (schmalere Fahrbahn, breite Rinne) und aufgebrauchten Fahrradpiktogrammen seine Nutzungsansprüche voraussichtlich besser als im Bestand durchsetzen, bei ca. 1.300 Kfz in der Spitzenstunde ist eine Führung im Mischverkehr jedoch weiterhin problematisch.

Mit Variante IV werden durch den gepflasterten Mittelstreifen in Verbindung mit punktuellen Inseln als Querungshilfen die besten Querungsbedingungen für den Fußverkehr geschaffen – allerdings gehen dadurch Flächen in den Seitenräumen verloren, welche dann unter anderem dem Fußverkehr im Längsverkehr nicht zur Verfügung stehen. Insgesamt weist Variante IV aus funktionaler Sicht daher mehr Nach- als Vorteile auf.

**Tabelle 3: Bewertung der Varianten zur Querschnittsaufteilung**

Variante Kriterium	Bestand	VARIANTE I	VARIANTE II	VARIANTE III	VARIANTE IV
Fußverkehr (Längsverkehr, Barrierefreiheit)	--	--	++	+	o
Fußverkehr (Querverkehr, Barrierefreiheit)	-	-	+	+	++
Radverkehr	--	o	++	-	-
ÖPNV (Haltestellen, Barrierefreiheit)	-	+	+	+	+
Kfz-Verkehr (fließend, Leistungsfähigkeit)	++	+	+	-	-
Kfz-Verkehr (Parken)	++	++	-	+	-
städtebauliche Qualität (Ortsbildung, Gestaltungsspielraum)	--	--	o	+	+
Kosten	++	+	-	-	--

In der Gesamtabwägung erscheint daher Variante II die Nutzungsansprüche am ausgewogensten zu berücksichtigen.

## 6 Ergänzende Empfehlungen

Mit der Ausarbeitung und Bewertung der Varianten zur Querschnittsaufteilung ist die gestellte Aufgabe erfüllt. Im Rahmen der Auseinandersetzung mit der straßenräumlichen Situation der Hauptstraße wurden jedoch einige ergänzende Beobachtungen des Verkehrssystems und der verkehrlichen Abläufe gemacht, die im Gesamtkontext zu berücksichtigen sind. Hieraus werden nachfolgend einige ergänzende Empfehlungen abgeleitet:

- Die geplanten Maßnahmen im Zuge des B-Plans 625/1 Teil B (Kreisverkehr am Knotenpunkt Hauptstraße / Pleistalstraße, Einbahnstraße Paul-Gerhardt-Straße) sollten umgesetzt werden.
- Die diskutierte Verlegung der Bushaltestellen von der Pleistalstraße in den zentralen Bereich auf Höhe des Jakob-Fußhöller-Platzes (Ausgestaltung als Buskap / Fahrbahnrandhaltestelle) ist in der Abwägung aller verkehrlichen Nutzungsansprüche zu empfehlen.
- Die beiden Haltestellen an der Bahnstraße sollten barrierefrei umgestaltet werden. Die Haltestelle in Fahrtrichtung Buisdorf kann dabei – wenn durch Rückbau der Eckausrundung Am Eichelkämpchen die gerade Anfahrbarkeit gewährleistet wird - als Busbucht beibehalten und mit Hochbord ausgestattet werden.
- An der Lichtsignalanlage Schulstraße sollte die Einbindung des freien Rechtsabbiegers in die Signalisierung angestrebt / geprüft werden (Mischfahrstreifen für den geradeaus fahrenden Verkehr in Richtung Sankt Augustin Mitte und den rechts abbiegenden Verkehr in die Schulstraße Richtung Mülldorf). Vor dem Hintergrund des geplanten Fachmarktzentrum ist zudem die Anlage einer zweiten, „fachmarktseitigen“ Fußgängerfurt über die Hauptstraße angezeigt.
- Ebenfalls sollte die Anlage einer zweiten, „fachmarktseitigen“ Fußgängerfurt über die Hauptstraße an der Lichtsignalanlage Paul-Gerhardt-Straße geprüft werden. Die bestehende Fußgängerfurt östlich der Paul-Gerhardt-Straße ist nach Möglichkeit beizubehalten.
- Die Überquerbarkeit der Hauptstraße zum Anschluss an die Zweirichtungsradwege ist sicherzustellen. Bei Realisierung einer Variante ohne Schutzstreifen für den Radverkehr in Abschnitt C (Pleistalstraße bis Langstraße) sollte daher eine zusätzliche Querungshilfe für den Radverkehr am Ende des heutigen Radwegs angelegt und dieser durchgängig als Zweirichtungsradweg ausgewiesen werden. Die Lichtsignalanlage zum Anschluss an den Zweirichtungsradweg westlich Abschnitt A sollte mit Signalgebern für Fuß-/ und Radverkehr ausgestattet werden.
- Der Vorentwurf im Auftrag des Rheinischen Straßenbauamtes Bonn aus dem Jahr 1993 sieht eine städtebauliche Überarbeitung des westlichen Zufahrtsbereichs vor (auf Höhe Antoniusstraße). Durch die Anlage einer baumbestandenen Mittelinsel in Verbindung mit Bäumen in den Seitenräumen sollte der Übergang in den bebauten Bereich eindeutig kenntlich gemacht werden. Der Grundgedanke, den Übergang in den bebauten Bereich städtebaulich herauszuarbeiten, ist aufzugreifen. Die konkrete Ausgestaltung (z.B. Ausbildung einer Torsituation) ist dann auf die ausgewählte Ausbauvariante abzustimmen.

## 7 Literatur

### FGSV-Richtlinien

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), Köln 2007, FGSV 200

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA 2010), Köln 2010. FGSV 321

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS), Köln 2001

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 10), Köln 2010. FGSV 284

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05), Köln 2005. FGSV 284

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete (ESG), Köln 2011

FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA) Köln 2007

# Sitzungsvorlage

Datum: 13.12.2018

Drucksache Nr.: **18/0432**

---

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Sitzungstermin</b>	<b>Behandlung</b>
Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss	29.01.2019	öffentlich / Vorberatung
Rat	20.02.2019	öffentlich / Entscheidung

---

## **Betreff**

**Bebauungsplan Nr. 408/1N 'Gewerbegebiet Menden-Süd', Bericht und Beschluss über die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden sowie Beschluss zur öffentlichen Auslegung**

## **Beschlussvorschlag:**

Der Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss empfiehlt dem Rat der Stadt Sankt Augustin folgende Beschlüsse zu fassen:

1. Der Rat der Stadt Sankt Augustin beschließt, die während der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden nach den §§ 3 Abs.1 und 4 Abs.1 BauGB zum Bebauungsplanverfahren Nr. 408/1 N „Gewerbegebiet Menden-Süd“ eingegangenen Stellungnahmen nach eingehender Prüfung entsprechend den Verfahrensvorschlägen der Verwaltung zu den einzelnen Punkten in der Planung zu berücksichtigen bzw. nicht zu berücksichtigen.
2. Der Rat der Stadt Sankt Augustin beschließt, den Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 408/1 N „Gewerbegebiet Menden-Süd“ in der Fassung vom 08.01.2019 für das Gebiet in der Gemarkung Niedermenden, Flur 1 und Flur 2, Gemarkung Meindorf, Flur 1, südlich der Meindorfer Straße, westlich der Parzellen 3369 und 287, nördlich der Grube DEUTAG, östlich der S 13 Trasse, einschließlich der Flächen südlich der Parzelle 404 und westlich des Fasanenweges, mit den textlichen Festsetzungen, der Begründung einschließlich des Umweltberichtes sowie weiterer relevanter Gutachten gem. § 3 Abs. 2 BauGB für die Dauer eines Monats öffentlich auszulegen und die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB zu beteiligen.

Die genauen Grenzen des Geltungsbereiches sind dem Geltungsbereichsplan in Anlage 1 vom 03.05.2012 zu entnehmen.

**Sachverhalt / Begründung:**

Der Rat der Stadt Sankt Augustin hat in seiner Sitzung am 04.07.2012 neben dem Aufstellungsbeschluss auch die Durchführung der frühzeitigen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung beschlossen. Die frühzeitige Beteiligung fand in der Zeit vom 17.08.2015 bis 18.09.2015 (einschließlich) statt. Es gingen 57 Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange sowie 3 Stellungnahmen von Privaten ein. Der vollständige Bericht über die eingegangenen Anregungen im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung sowie die Stellungnahmen der Verwaltung sind der Anlage 7 zu entnehmen.

In der Sitzung des UPV vom 19.09.2017 sollte über die im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung eingegangenen Anregungen beraten werden. Gleichzeitig sollte der Antrag der Fraktion BÜNDIS 90/DIE GRÜNEN vom 19.09.2017, der darüber hinausgehende Anregungen beinhaltet, beraten werden. Der TOP wurde jedoch vertagt und sollte erneut in der Sitzung des UPV am 21.11.2017 beraten werden.

In der UPV Sitzung am 21.11.2017 zog die Verwaltung ihre Vorlage zur weiteren Beratung über die Anregungen aus der frühzeitigen Beteiligung aufgrund der Diskussionen über den Antrag der Grünen vom 19.09.2017 zurück. Der Antrag der Fraktion BÜNDIS 90/DIE GRÜNEN (siehe Anlage) beinhaltet die folgenden 6 Punkte:

1. Die Notwendigkeit zur Anlage einer Buswendeschleife wird in Abstimmung mit den Verkehrsbetrieben und dem Landesbetrieb Straßen.NRW und unter Einbeziehung der im Planfeststellungsbeschluss zur S 13 enthaltenen Planungen für die Zuwegungen zum S-Bahn-Haltepunkt Menden erneut überprüft. Sofern eine (möglichst barrierefreie) Umsteigebeziehung zwischen S-Bahn und Bus auch über eine Zuwegung von der L 16 gut möglich ist, wird auf die Buswendeschleife verzichtet und eine Bushaltestelle im Bereich der Unterführung geplant. Stattdessen werden Flächen der Wendeschleife für P+R, qualitativ hochwertige Fahrradabstellplätze sowie CarSharing vorgesehen. Der P+R-Platz wäre so zu gestalten, dass er auch eine Wendemöglichkeit für Busse enthält (vgl. P+R-Platz Hangelar Ost), um die langfristige Option zu erhalten. Der Bebauungsplan-Entwurf wird entsprechend überarbeitet.
2. Der zweite Absatz in Kapitel 3.2.6.1 „Äußere Verkehrserschließung“ der Begründung zum Bebauungsplan wird gestrichen.
3. Für die Planstraße A wird die Anlage eines Radfahrstreifens geplant und die Straße ausreichend dimensioniert. Der Bebauungsplan-Entwurf wird entsprechend geändert. Der Stellungnahme des Rhein-Sieg-Kreises (A 14.3) wird entsprechend teilweise gefolgt.
4. Zwischen dem südlichen Ende der Planstraße A und den Bahngleisen wird die Anlage eines Fuß- und Radweges geprüft, ggf. - sofern es sich um Privatgrund handelt - mit Wegerechten.
5. Im Bebauungsplan werden Maßnahmen zum Einsatz Erneuerbarer Energien sowie zur Energieeffizienz geprüft. Dies betrifft Photovoltaik/Solarthermie sowie die Anlage eines BHKW inkl. Leitungen, ggf. unter Einbeziehung der EVG Sankt Augustin. Prüfergebnisse wie Festlegungen zur Dachgestaltung oder ein Anschluss- und Benutzungszwang werden in die Festsetzungen zum Bebauungsplan oder eine entsprechende andere Regelung übernommen. Der Stellungnahme des Rhein-Sieg-Kreises (a 14.10) wird entsprechend gefolgt.

6. Der Entwurf des Bebauungsplanes bzw. das Erschließungskonzept wird dahingehend überarbeitet, dass die Planstraßen D und E entfallen bzw. deutlich verkürzt werden. Der Stellungnahme des BUND (B 3.1) wird entsprechend teilweise gefolgt.

Die Verwaltung wurde beauftragt, die Punkte 2 bis 5 in die Planung aufzunehmen. Die Punkte 1 und 6 fanden hierfür keine entsprechende Mehrheit.

Daraufhin hat die Verwaltung überprüft, welche Folgen die Übernahme dieser 4 Punkte für die Planung hat. Das Ergebnis hat die Verwaltung in Form eines Beschlussvorschlages in der Sitzung des UPV am 08.05.2018 zur Beratung gestellt. Die Verwaltung schlug folgende fünf Punkte vor:

1. Der Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 408/1 N wird überarbeitet. Der Radweg wird in Form eines Schutzstreifens dem Vorschlag der Verwaltung folgend über die Bahnhofstraße und die Planstraßen A, C, D, E an das überörtliche Radwegesystem der Stadt Sankt Augustin angeschlossen.

Anmerkung der Verwaltung zu 1:

Dies hat eine Verbeiterung der Straße zur Folge. Der Wendehammer für Müllfahrzeuge nördlich der Planstraße C konnte verkleinert und die Baugrenze nach Süden verschoben werden.

2. Die Begründung wird um ein Kapitel „Klimaschutz“ ergänzt.

Anmerkung der Verwaltung zu 2:

Die Begründung wurde entsprechend ergänzt.

3. Die für die Änderung des Bebauungsplanentwurfes erforderliche Anpassung der Gutachten wird von der Verwaltung beauftragt.

Anmerkung der Verwaltung zu 3: D

er Landespflegerische Fachbeitrag wurde dem vorliegenden Entwurf angepasst.

4. Nach den erfolgten Änderungen des Entwurfes wird die Verwaltung die Offenlage vorbereiten und im UPV beschließen lassen.

Anmerkung der Verwaltung zu 4:

Die Vorbereitung der Offenlage erfolgt mit dem vorliegenden Beschlussvorschlag.

5. Unter Vorbehalt der Bereitstellung der Mittel wird die Verwaltung ermächtigt, die Kaufvertragsverhandlungen zu führen. Zur Bereitstellung überplanmäßiger Mittel wird die Verwaltung im Rat eine entsprechende Vorlage formulieren.

Anmerkung der Verwaltung zu 5:

Eine Aufnahme von Kaufvertragsverhandlungen ist nicht möglich. Siehe Sachstandbericht (siehe Anlage).

Gleichzeitig lag ein erneuter Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 08.05.2018 zum gleichen Thema vor, der ebenfalls mitberaten wurde. Dem Beschlussvorschlag der Verwaltung wurde gefolgt. Gleichzeitig wurde beschlossen, den Inhalt des Antrags der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in die Planung zu übernehmen. Im Einzelnen sind dies die folgenden beiden Punkte:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, bei der Überarbeitung des Bebauungsplanentwurfs die Baugrenzen auch entlang des südlichen Bereiches der Planstraße A so zurückzusetzen, dass langfristig eine Perspektive für eine Ergänzung der Verkehrsflächen gesichert wird.

Anmerkung der Verwaltung zu 1:

Die Prüfung der Anregung hat ergeben, dass eine Verbreiterung auch ohne Zurücksetzen der Baugrenzen möglich ist. Der Bereich zwischen Verkehrsfläche und der vorderen Baugrenze entlang der Planstraße A, zwischen dem Kreuzungsbereich der Planstraße C und der südlichen Geltungsbereichsgrenze, wird zusätzlich durch eine Festsetzung von Bebauung freigehalten. Eine perspektivische Verbreiterung der Verkehrsfläche ist theoretisch möglich, muss sich jedoch aus planungsrechtlichen Gründen in einer Festsetzung des Bebauungsplanes als Verkehrsfläche widerspiegeln. Sollte die Straße, wie in den Breiten des jetzigen Entwurfs vorgesehen ausgebaut werden, ist eine spätere Erweiterung beidseitig der Achse nur durch einen vollständigen Neubau möglich.

2. Die Verwaltung wird beauftragt, mit dem Eigentümer des Weges nordwestlich oberhalb der Grube DEUTAG zwischen Planstraße A und Eisenbahn unabhängig vom Bebauungsplanverfahren in Verhandlungen über einen Erwerb des Weges zu treten, um den Weg als Geh- und Radweg wieder der Allgemeinheit zugänglich zu machen.

Anmerkung der Verwaltung zu 2:

Wie dem Sachstandsbericht der Verwaltung vom 13.11.2018 (siehe Anlage) entnommen werden kann, ist die Anlage einer Fuß- und Radwegeverbindung über das Betriebsgelände des Sägewerks Füssenich aufgrund von Eigentumsverhältnissen und Sicherheitsbedenken im laufenden Betrieb nicht möglich. Die Verwaltung schlägt vor, eine alternative Wegeverbindung zu prüfen.

**Empfehlung der Verwaltung**

Entsprechend der vorgegangenen Erläuterungen wurde aus dem Vorentwurf der vorliegende Entwurf in der Fassung vom 08.01.2019 entwickelt. Die Verwaltung empfiehlt die öffentliche Auslegung des vorliegenden Entwurfs.

In Vertretung

  
Rainer Gleß  
Erster Beigeordneter

Die Maßnahme

- hat keine finanziellen Auswirkungen / ist haushaltsneutral  
 hat finanzielle Auswirkungen

Der Gesamtaufwand / Die Gesamtauszahlungen (bei Investitionen) beziffert/beziffern sich auf €.

- Mittel stehen hierfür im Teilergebnisplan / Teilfinanzplan zur Verfügung.  
 Die Haushaltsermächtigung reicht nicht aus. Die Bewilligung von  
 über- oder außerplanmäßigem Aufwand ist erforderlich.  
 über- oder außerplanmäßigen Auszahlungen ist erforderlich (bei Investitionen).

Zur Finanzierung wurden bereits € veranschlagt; insgesamt sind € bereit zu stellen. Davon entfallen € auf das laufende Haushaltsjahr.

- Bei der Maßnahme wurden inklusionsrelevante Aspekte berücksichtigt.  
 Die Maßnahme hat keine Auswirkungen auf die Inklusion.

## Anlagen

1. Geltungsbereich
2. Planfassung
3. Textliche Festsetzungen
4. Begründung
5. Stellungnahmen TÖB
6. Stellungnahmen privat
7. Abwägungsdokument
8. Landespflegerischer Fachbeitrag
  - a. Anlage 2 Übersichtskarte B-Plan
  - b. Anlage 3 Bestandsplan B-Plan
  - c. Anlage 4 Funktionsplan B-Plan
  - d. Anlage 5 Bestandsplan-Grube DEUTAG
  - e. Anlage 6 Maßnahmenplan-Grube DEUTAG
  - f. Anlage 7 Bodenbewertung
9. Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag
  - a. Karte 1 Verbreitung Vogelarten 2015/16
  - b. Karte 2 Kreuzkröte und Zauneidechse 2015/16
  - c. Karte 3 Maßnahmen 2015/16
10. Schalltechnische Untersuchung
11. Verkehrsuntersuchungen
  - a. Stellungnahme Menden-Süd ABSV
  - b. Meindorfer Straße Am Bahnhof 2015
  - c. Meindorfer Straße Im Rebhuhnfeld 2015
12. Machbarkeitsstudie zur Regenwasserversickerung
13. Umweltgeologische Bewertung
14. Machbarkeitsstudie Menden-Süd
15. Antrag der Grünen vom 19.09.2017 DS Nr. 17/0312
16. Antrag der Grünen vom 08.05.2018 DS Nr. 18/0168
17. Sachstandsbericht zur Aufnahme von Kaufvertragsverhandlungen

Die Anlagen zur Sitzungsvorlage Bebauungsplan Nr. 408/1 N (Ds-Nr.18/0432) ist für eine Versendung auf dem Postweg zu umfangreich.

Wer eine Papierform benötigt, wendet sich bitte an sein Fraktionsbüro.

# STADT SANKT AUGUSTIN

DER BÜRGERMEISTER

Dienststelle: FB 6 / Fachbereich 6 - Stadtplanung und Bauordnung

## Sitzungsvorlage

Datum: 02.01.2019

Drucksache Nr.: **19/0001**

---

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Sitzungstermin</b>	<b>Behandlung</b>
Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss	29.01.2019	öffentlich / Vorberatung
Rat	20.02.2019	öffentlich / Entscheidung

---

### Betreff

**Bebauungsplan Nr. 111 „Auf der Heide,,, Gemarkung Hangelar, Flur 1, nördlich der Pestalozzistraße und östlich der Hammstraße; Aufstellungsbeschluss gemäß § 2 Abs. 1 BauGB**

### Beschlussvorschlag:

Der Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss empfiehlt dem Rat der Stadt Sankt Augustin, folgenden Beschluss zu fassen:

Der Rat der Stadt Sankt Augustin beschließt für den Bereich der Gemarkung Hangelar, Flur 1, nördlich der Pestalozzistraße und östlich der Hammstraße die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 111 „Auf der Heide“ gemäß § 2 Baugesetzbuch (BauGB).

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung von Wohngebäuden geschaffen.

Da die Voraussetzungen vorliegen, soll das Verfahren gemäß § 13 a BauGB - Bebauungsplan der Innenentwicklung - nach den Vorschriften des § 13 BauGB - vereinfachtes Verfahren - durchgeführt werden.

Die genauen Grenzen des Geltungsbereiches sind dem Geltungsbereichsplan von Dezember 2018 zu entnehmen.

**Sachverhalt / Begründung:**

Die Gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaft für den Rhein-Sieg-Kreis (GWG) ist an die Stadt mit dem Wunsch herangetreten, die aus den 1950er Jahren stammenden und erheblich sanierungsbedürftigen Mehrfamilienhäuser mit 32 Mietwohnungen nördlich und südlich der Straße „Auf der Heide“ abzureißen und an gleicher Stelle zehn Mehrfamilienhäuser (teilweise mit Tiefgarage) mit insgesamt 75 Mietwohnungen in vorwiegend 2-geschossiger Bauweise zu errichten. Die Bebauung soll aus öffentlich gefördertem Wohnungsbau und freifinanzierten Wohnungsbau (mietpreisgedämpft) bestehen.

Nördlich der Straße „Auf der Heide“ sollen fünf öffentlich geförderte Mehrfamilienhäuser mit 43 Mietwohnungen sowie eine Tiefgarage mit 52 Stellplätzen errichtet werden. Die geplanten Wohnungsgrößen variieren zwischen ca. 52 qm und ca. 65 qm.

Auf den Grundstücksflächen südlich der Straße „Auf der Heide“ sind fünf Mehrfamilienhäuser mit 32 freifinanzierten Mietwohnungen, 18 Carports und zehn PKW-Stellplätzen geplant. Hier sollen die Wohnungsgrößen zwischen ca. 72 qm und ca. 81 qm variieren.

Die Ausführungen der GWG zur Beschreibung des Bestandes und die Beschreibung des geplanten Neubauvorhabens sind als Anlage der Sitzungsvorlage beigefügt.

Aufgrund des Bedarfes an größeren Wohnungen (4-Zimmer und mehr) wird die Verwaltung Gespräche mit der GWG führen, damit die vorliegenden Entwürfe diesbezüglich überarbeitet werden. Darüber hinaus ist beabsichtigt, die Anzahl und Größe der Wohnungen in einem noch zu vereinbarenden Städtebaulichen Vertrag festzulegen.

Die v. g. Planungsabsichten der Gemeinnützigen Wohnungsbaugesellschaft für den Rhein-Sieg-Kreis führen dazu, dass die vorhandene Bebauung, die im Denkmalpflegeplan als erhaltenswerte Siedlung aus den 1950er Jahren bestimmt wurde, nicht erhalten werden kann. Nach Überprüfung der Bausubstanz ist die GWG zu dem Ergebnis gekommen, dass eine weitere Sanierung der Gebäude nicht mehr sinnvoll ist. Eine Sanierung im Bestand kann nicht zu Wohnungsgrundrissen führen, die den heutigen Wohnansprüchen entgegenkommen. So kann z. B. eine Barrierefreiheit der Wohnungen nicht hergestellt werden. Mit dem Neubau sollen neben der Verbesserung der Wohnungsqualität auch die Anzahl der Mietwohnungen erhöht werden, um dem Mangel an bezahlbarem Wohnraum Rechnung zu tragen.

Wie aus den Erläuterungen der GWG hervorgeht, können die heutigen Qualitätsstandards durch Sanierung der vorhandenen Wohnungen nicht erreicht werden. Darüber hinaus kann die GWG bei Erhalt der Siedlung keine zusätzlichen Mietwohnungen in dem Gebiet schaffen.

Das Bebauungsplanverfahren soll im beschleunigten Verfahren gemäß § 13 a BauGB durchgeführt werden. Die Anwendungsvoraussetzungen sind erfüllt, weil

- die im Bebauungsplan festgesetzte Grundfläche deutlich unterhalb der Grenze von 20.000 qm liegt,
- keine Zulässigkeit von Vorhaben begründet wird, die einer Pflicht zur Durchführung Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen,
- keine Anhaltspunkte bestehen, die für eine Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr. 7 b BauGB genannten Schutzgüter sprechen,
- keine Anhaltspunkte bestehen, dass bei der Planung Pflichten zur Vermeidung oder Begrenzung der Auswirkungen von schweren Unfällen nach § 50 Satz 1 BImSchG zu beachten sind.

Bebauungspläne, die im beschleunigten Verfahren aufgestellt werden, unterliegen keiner Umweltprüfung. Somit ist die Erstellung eines Umweltberichtes nicht erforderlich.

Der Bebauungsplan wird durch ein externes Planungsbüro erstellt.

Die GWG wird sowohl die Kosten für die Erarbeitung eines Bebauungsplanes als auch für die Erstellung aller notwendigen Gutachten übernehmen. Ein Kostenübernahmevertrag zwischen GWG und Stadt wird nach der Aufstellungsbeschlussfassung vereinbart.

Die GWG strebt an, das bestehende Erbbaurecht zu verlängern. Eine entsprechende Sitzungsvorlage wird derzeit seitens der Verwaltung im Austausch mit der GWG erarbeitet.

In Vertretung



Rainer Gleß  
Erster Beigeordneter

Die Maßnahme

- hat keine finanziellen Auswirkungen / ist haushaltsneutral  
 hat finanzielle Auswirkungen

Der Gesamtaufwand / Die Gesamtauszahlungen (bei Investitionen) beziffert/beziffern sich auf €.

Mittel stehen hierfür im Teilergebnisplan / Teilfinanzplan zur Verfügung.

Die Haushaltsermächtigung reicht nicht aus. Die Bewilligung von

über- oder außerplanmäßigem Aufwand ist erforderlich.

über- oder außerplanmäßigen Auszahlungen ist erforderlich (bei Investitionen).

Zur Finanzierung wurden bereits € veranschlagt; insgesamt sind € bereit zu stellen. Davon entfallen € auf das laufende Haushaltsjahr.

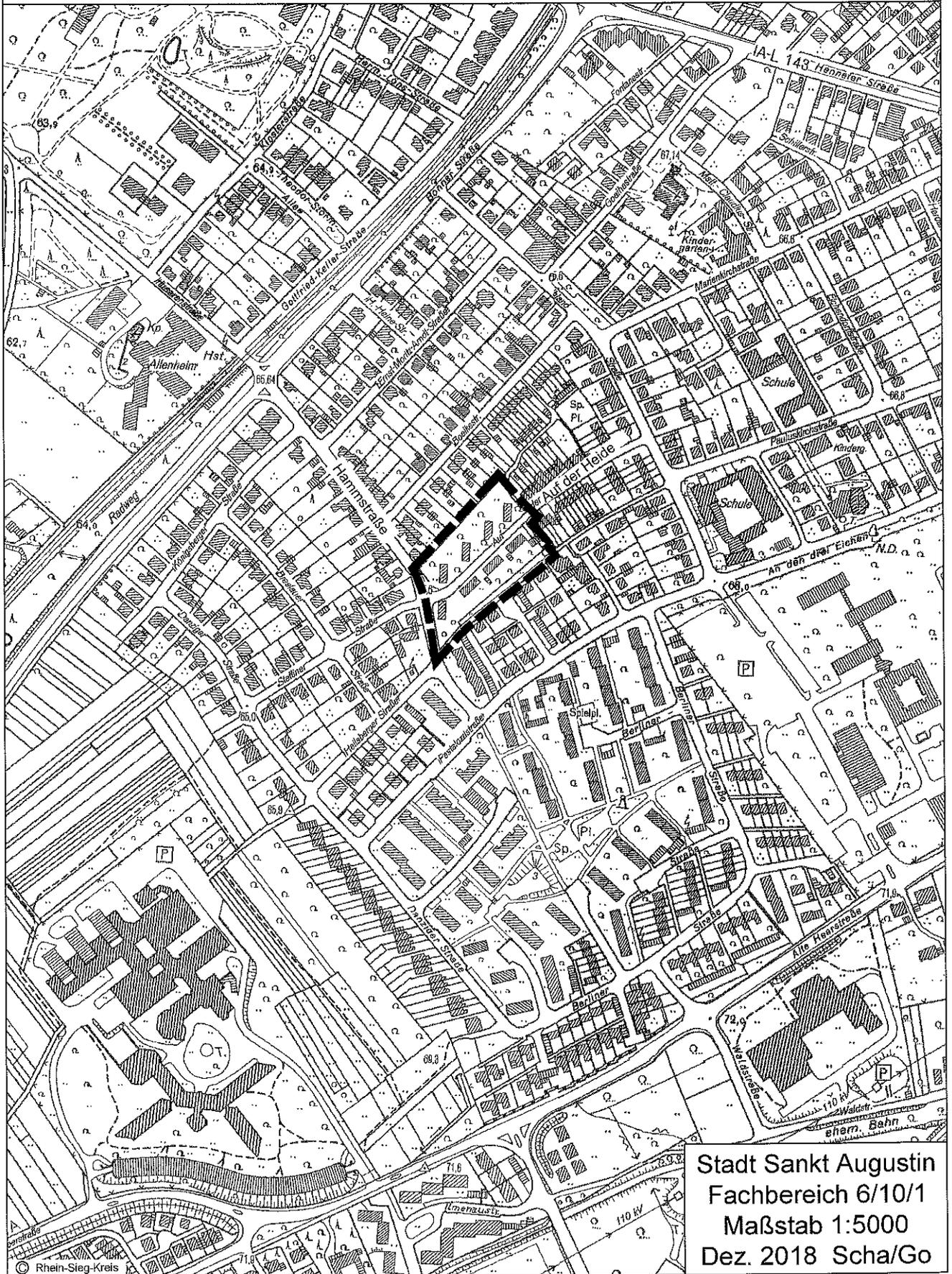
- Bei der Maßnahme wurden inklusionsrelevante Aspekte berücksichtigt.  
 Die Maßnahme hat keine Auswirkungen auf die Inklusion.

#### Anlagen

Anlage 1: Geltungsbereich 111 - Auf der Heide

Anlage 2: GWG Rhein-Sieg-Kreis - Auf der Heide - Darlegung nicht erhaltenswerter Bausubstanz

GELTUNGSBEREICHSP  
BEBAUUNGSPLAN NR. 111  
"AUF DER HEIDE"  
SANKT AUGUSTIN



Stadt Sankt Augustin  
Fachbereich 6/10/1  
Maßstab 1:5000  
Dez. 2018 Scha/Go

## **Beschreibung des Bestands**

Bei den insgesamt acht Bestandsgebäuden handelt es sich um in die Jahre gekommene Nachkriegsbauten aus den Jahren 1950 - 1951.

Je Gebäude wurden hier vier Wohneinheiten realisiert. Die Zimmergrößen der 2- und 3-Zimmer-Wohnungen belaufen sich auf Größen zwischen 46 und 49 m<sup>2</sup> Wohnfläche.

Der Bestand weist, typisch für die 50er Jahre, eine einfache Bauweise auf.

Die Außenwände haben sehr kleine Querschnitte mit schlechten Wärmeschutz- und Schallschutzeigenschaften gegenüber der Außenwelt.

Auch der Schallschutz innerhalb des Hauses, zwischen den einzelnen Wohnungen, ist, aufgrund fehlender Schallschutzmaßnahmen innerhalb der Geschossdecken, unzureichend. Generell ist festzuhalten, dass die alten Ausführungen zum Wärmeschutz- und Schallschutz als veraltet und absolut überholt gelten.

Hierdurch entstehen für den Mieter Lärmbelästigung und exorbitant überhöhte Heizkosten.

Weiterhin fehlen Balkone und auch jegliche heutige Standards von barrierefreien Wohnungen. Dies betrifft neben dem Zugang zu dem Haus und zu den Wohnungen selbst, vor Allem die Bäder, die Küchen, die Aufenthaltsräume, die Flure.

Selbst Umbaumaßnahmen könnten diese baulichen Umstände nicht ändern.

Nach heutigen Neubauvorschriften ist ebenfalls der Brandschutz unzureichend. Dies betrifft die komplette Verkabelung im Haus. Im Treppenhaus erfolgt die Erschließung durch eine Holztreppe.

Auch der Innenausbau und die Innenausstattung gelten nach heutigem Bemessungsstand als rückständig. Einige Beispiele hierzu sind fehlende Möglichkeiten einer ausreichenden Belüftung der Räume und Nasszellen, zu wenige und zu kleine Fensterflächen, fehlende Steckdosen und Lichtschalter, zu geringe lichte Raumhöhen, sowie überhöhte Treppensteigungsmaße.

Neben den veralteten Standards und ausgedienten Normen der damaligen Bauzeit, finden sich, trotz regelmäßig stattgefundenen Sanierungsmaßnahmen, aufgrund der alten Bausubstanz viele altersübliche Verwitterungs- und Verrottungserscheinungen.

Beispiele hierfür sind Feuchtigkeitsschäden, baufällige Bausubstanzen, Undichtigkeiten von Dächern, Korrosionsschäden und Geruchsbelästigungen.

Zusammenfassend gelten die Wohnungen als unzeitgemäß und lassen, trotz jeglicher Renovierungsmaßnahme, kaum Verbesserung der Wohnqualität für die Mieter zu.

Darlegung einer nicht erhaltenswerten Bausubstanz  
Neuplanung des Bestands, Neubau von 75 Mietwohnungen  
Sankt Augustin - Auf der Heide 1-12, 14-16 / Hammstraße 18

### Fotos des Bestands



Vorderansicht Häuser 5-7 und 9-11



Nahaufnahme Außenputz Sockelbereich

### Fotos des Bestands



Treppeneingang nicht barrierefrei



Im Treppenhaus liegende Elektroverteilung

### Fotos des Bestands



Innenaufnahme Wohnung, Schlafzimmer



Innenaufnahme Badezimmer, nicht barrierefrei



BAU-  
STELLE  
VISUALISIERUNG

54



ADPSTELLE  
VISUALISIERUNGEN  
A. W. W. W. W.



# Sitzungsvorlage

Datum: 08.01.2019  
Drucksache Nr.: **19/0021**

---

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Sitzungstermin</b>	<b>Behandlung</b>
Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss	29.01.2019	öffentlich / Entscheidung

---

## **Betreff**

**Vorstellung einer geschwindigkeitsdämpfenden baulichen Maßnahme in der Johannesstraße Höhe Stadteilladen- in Menden**

## **Beschlussvorschlag:**

Der Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss stimmt der vorgestellten geschwindigkeitsdämpfenden baulichen Maßnahme in Form einer Teilaufpflasterung mit Rampensteinen auf kompletter Fahrbahnbreite auf der Johannesstraße im Bereich des Stadteilladens in Menden zu und ermächtigt die Verwaltung, die Auftragsvergabe vorzubereiten.

## **Sachverhalt / Begründung:**

Die Verwaltung hat in der Sitzung des Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschusses vom 22.11.2016 zum Thema - Verkehrssicherheit in der Johannesstraße - über das Ergebnis einer Geschwindigkeitsmessung berichtet. Im Rahmen der weiteren Diskussion wurde seitens der Verwaltung zugesagt, noch einmal die Aufbringung der angesprochenen Fahrbahnschwelle, vor allem in Höhe des Stadteilladens zu prüfen.

Nach weiterer Prüfung ist die Verwaltung zu folgendem Ergebnis gekommen. Als punktuelle geschwindigkeitsdämpfende bauliche Maßnahme kommt eine Fahrbahnschwelle nicht in Betracht. Stattdessen kann eine Plateauaufpflasterung oder Teilaufpflasterung als Mittel zur Veranlassung langsamerer Fahrgeschwindigkeiten eingesetzt werden. Zu Fahrbahnschwellen ist seitens der Verwaltung folgendes anzumerken:

Hierbei handelt es sich um eine quer zur Fahrbahn angeordnete bauliche Erhebung, z. B. als aufgedübelte Kunststoffschwelle aus Recyclingmaterial, an denen Radfahrer seitlich ebenerdig vorbeifahren können.

Die Verwaltung vertritt zu Fahrbahnschwellen die generelle Haltung, dass hiermit etliche Nachteile verbunden sind.

Die kurzen Fahrbahnschwellen rufen eine unstetige Fahrweise hervor, die sich in zusätzli-

chen Brems- und Beschleunigungsmanövern bemerkbar macht. Ferner werden durch das Überfahren der Schwelle sowohl auf die Insassen, bei schweren Fahrzeugen auch auf die Umgebung (z. B. angrenzende Wohngebäude) ein unangenehmer Stoß bzw. Erschütterungen ausgeübt. Weiterhin kann eine Schwelle die Notfalldienste (Rettungsdienst, Polizei, Feuerwehr) und Winterräumdienste behindern. Zudem ist nicht auszuschließen, dass die Schwelle aufgrund der kurzen Baulänge von Radfahrern und Fahrzeugführern spät erkannt werden.

Anzumerken ist auch, dass Fahrbahnschwellen in der Richtlinie RASSt 06 als bauliche Maßnahme zur Geschwindigkeitsdämpfung in Erschließungsstraßen nicht aufgeführt werden. Fahrbahnschwellen werden daher bisher im Stadtgebiet nicht angewendet.

Folgende Varianten kommen daher in Betracht:

### **1. Teilaufpflasterung:**

Eine Alternative stellt eine im Stadtgebiet schon mehrfach angewandte Teilaufpflasterung dar. Der Fahrbahnbelag wird dabei auf gesamter Breite angehoben. Die Teilaufpflasterung erhält dazu zwei Rampen aus hellfarbigen Betonfertigelementen. Der Höhenunterschied beträgt 6 cm mit einer relativ flachen Rampenneigung, so dass Radfahrer die Teilaufpflasterung mit befahren können. Fußgänger können die Teilaufpflasterung auch als Querungsstelle nutzen. Diese Art der geschwindigkeitsdämpfenden baulichen Maßnahme hat sich im Stadtgebiet bewährt und wurde auch im ca. 100 m entfernten Einmündungsbereich Johannesstraße/Siegburger Straße schon vor Jahren eingebaut.

Die Bauabmessungen betragen 5,00 m x 5,05 m (Länge x Fahrbahnbreite) zzgl. in Längsrichtung zweiseitigen 75 cm langen Rampenelementen mit 6 cm Höhendifferenz. Die Oberfläche wird zur Signalwirkung hellfarbig abgesetzt. Die Auframpung wird in Asphaltbauweise hergestellt.

Geschätzte Baukosten: 22.000 €

### **2. Plateaufpflasterung:**

Eine weitere Alternative die im Stadtgebiet ebenfalls mehrfach angewandt worden ist stellt eine Plateaufpflasterung dar. Dazu wird ein Plateau in die Fahrbahn eingebaut, das auf allen 4 Seiten Rampensteine aus hellfarbigen Betonfertigelementen erhält. Der Höhenunterschied zwischen Plateau und sonstiger Fahrbahn beträgt 5 cm, die Anrampung ist dabei allerdings steiler als bei einer Teilaufpflasterung. Da die Rampenelemente für ein Überfahren mit dem Fahrrad nicht geeignet sind, können Radfahrer seitlich ebenerdig an dem Plateau vorbeifahren.

Die Bauabmessungen betragen 5,00 m x 3,10 m (Länge x Breite) zzgl. allseits 30 cm langen Rampenelementen mit 5 cm Höhendifferenz. Die Oberfläche wird zur Signalwirkung hellfarbig abgesetzt. Das Plateau wird in Asphaltbauweise hergestellt.

Geschätzte Baukosten: 16.000 €

Aus Sicht der Verwaltung wird eine Teilaufpflasterung favorisiert, da in Anbetracht der unmittelbaren Nähe zur Wohnbebauung die weniger steilen Rampensteine etwas geräuscharmer überfahren werden können und diese Bauform auch schon im Bereich der benachbarten Einmündung Johannesstraße/Siegburger Straße angewandt worden ist.

Die Verwaltung schlägt vor, der Herstellung einer Teilaufpflasterung mit Rampensteinen auf kompletter Fahrbahnbreite als geschwindigkeitsdämpfende bauliche Maßnahme in der Johannesstraße in Höhe des Stadteilladens in Menden zuzustimmen.

Jede Fraktion erhält vor dem Sitzungstermin eine Ausfertigung der Planung.

In Vertretung



Rainer Gleß  
Erster Beigeordneter

Die Maßnahme

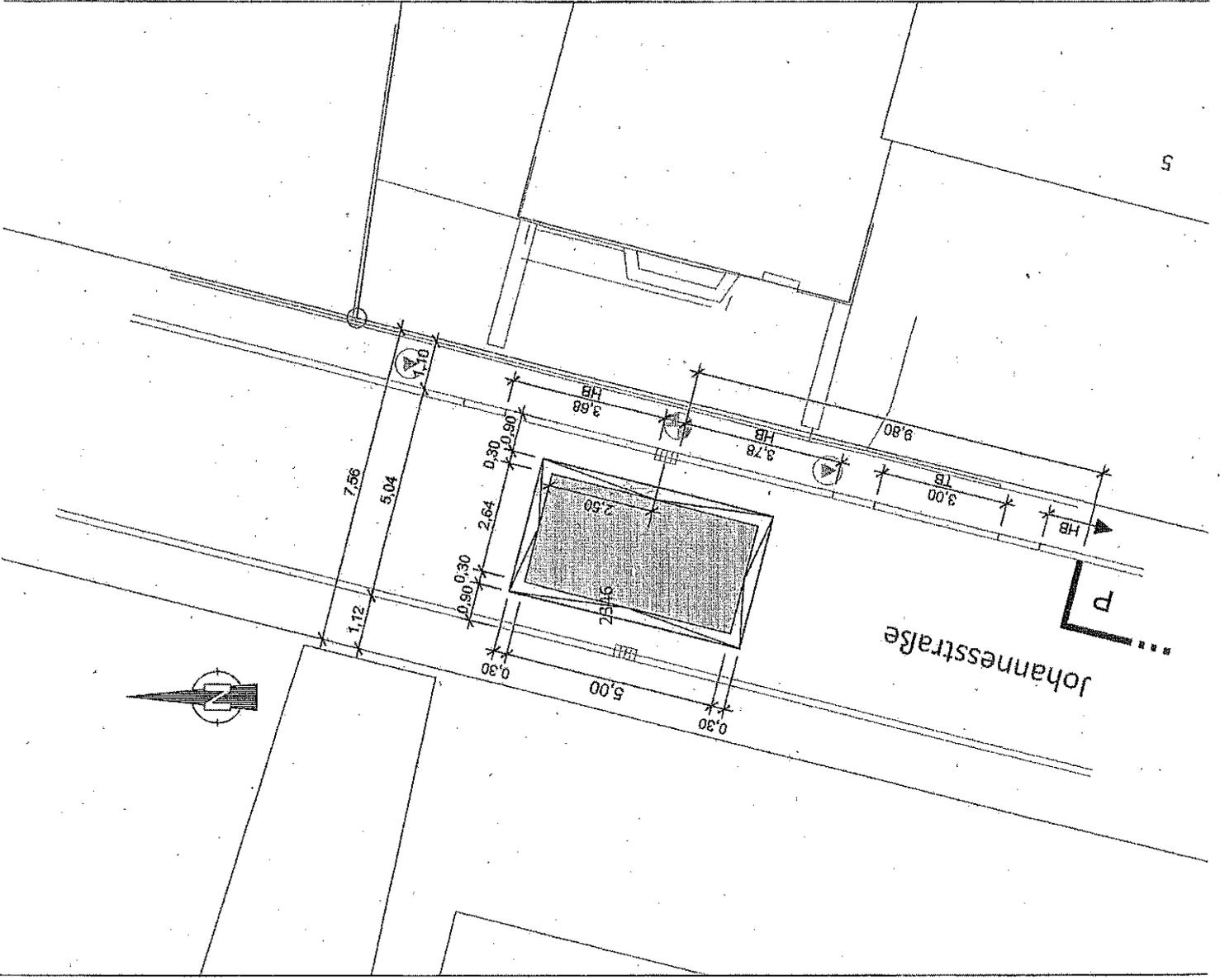
- hat keine finanziellen Auswirkungen / ist haushaltsneutral  
 hat finanzielle Auswirkungen

Der Gesamtaufwand / Die Gesamtauszahlungen (bei Investitionen) beziffert/beziffern sich auf 22.000 €.

- Mittel stehen hierfür im Teilergebnisplan / Teilfinanzplan unter Sachkonto 521610 zur Verfügung.
- Die Haushaltsermächtigung reicht nicht aus. Die Bewilligung von
- über- oder außerplanmäßigem Aufwand ist erforderlich.
  - über- oder außerplanmäßigen Auszahlungen ist erforderlich (bei Investitionen).

Zur Finanzierung wurden bereits                    € veranschlagt; insgesamt sind                    € bereit zu stellen. Davon entfallen                    € auf das laufende Haushaltsjahr.

- Bei der Maßnahme wurden inklusionsrelevante Aspekte berücksichtigt.  
 Die Maßnahme hat keine Auswirkungen auf die Inklusion.



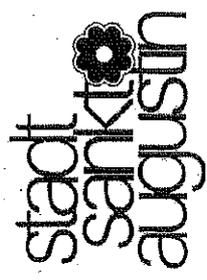
Die Angaben über die Lage, Tiefe und Abmessungen der Kanäle und Leitungen müssen örtlich überprüft werden.

geändert			

Bauvorhaben:

**Johannesstraße**  
Entwurfsplanung

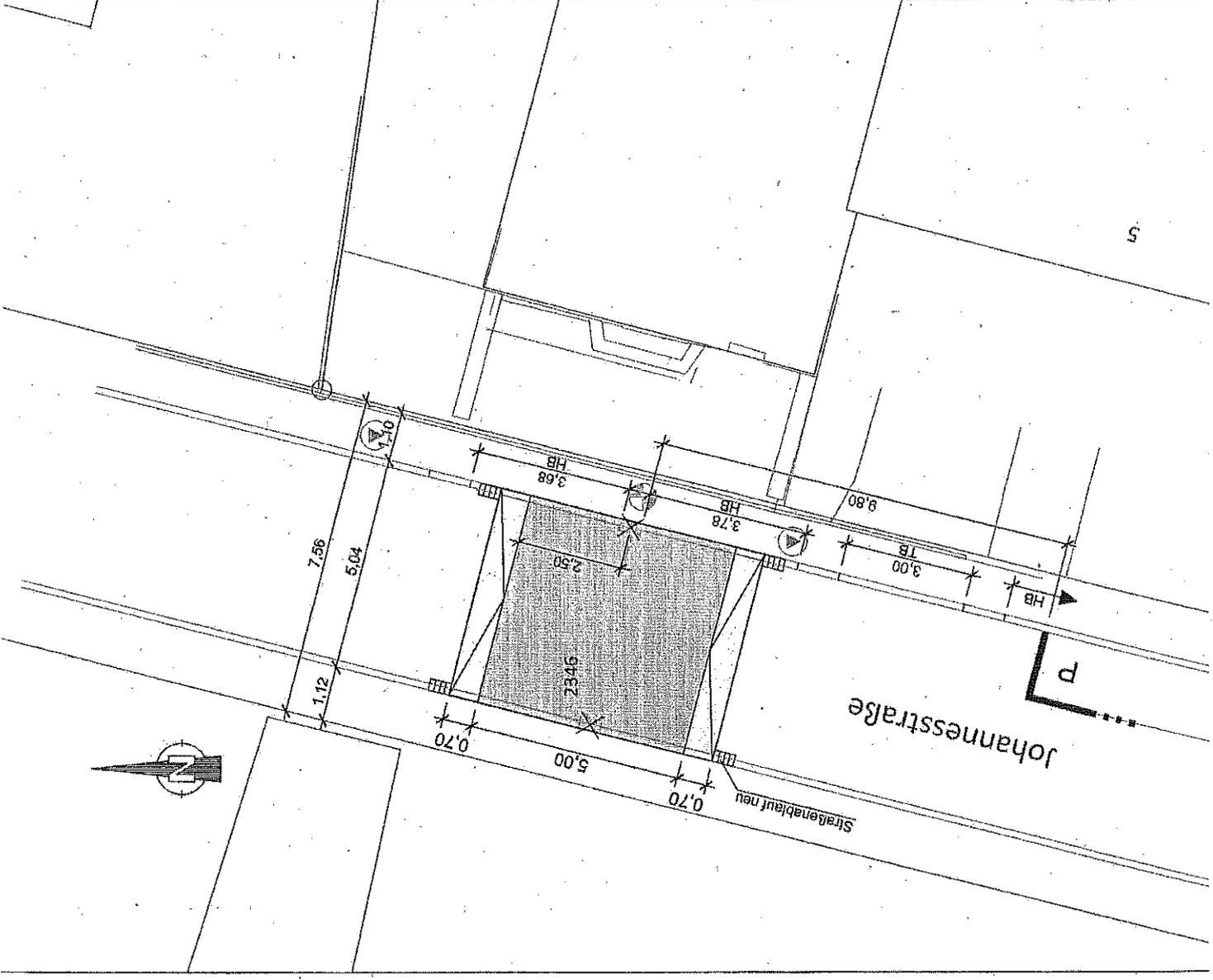
Darstellung: **Lageplan**  
Variante 2, Fahrbahnplateau



<b>Maßstab</b>	<b>Straßenschlüssel</b>	<b>Plan - Nr.:</b>
1:100		

Bearbeitung		Mitzeichnung		Beschlussen	
Datum	Name	Aufgabenbereich	Fachbereiche	BüV	
gezeichnet	17.12.18   Kramer	7-30-20	FB1	PUV	
bearbeitet	17.12.18   Schwaborn	7-30-10	FB6		
geändert		7-30	FB8		Freigabe
		7-40			7-10/1
		7-70			IV

15



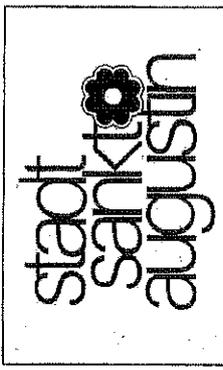
Die Angaben über die Lage, Tiefe und Abmessungen der Kanäle und Leitungen müssen örtlich überprüft werden.

geändert		

Bauvorhaben:

**Johannesstraße**  
Entwurfsplanung

Darstellung: **Lageplan**  
**Variante 1, Teilaufpflasterung**



<b>Maßstab</b>	<b>Straßenschlüssel</b>	<b>Plan - Nr.:</b>
<b>1 : 100</b>		

Bearbeitung		Mitzzeichnung		Beschlussen	
Datum	Name	Aufgabenbereich	Fachbereiche	BuV	
gezeichnet	17.12.18 Kramer	7-30-20	FB1	PuV	
bearbeitet	17.12.18 Schwaborn	7-30-10	FB6		
geändert		7-30	FB8		Freigabe
		7-40			7-10/1
		7-70			IV

RS

# Sitzungsvorlage

Datum: 09.01.2019  
Drucksache Nr.: **19/0024**

---

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Sitzungstermin</b>	<b>Behandlung</b>
Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss	29.01.2019	öffentlich / Entscheidung

---

## Betreff

**Vorstellung der Straßenausbauvarianten für die zu sanierende Brücke Martinuskirchstraße über den Pleisbach im Stadtteil Niederpleis**

## Beschlussvorschlag:

Der Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss stimmt der vorgestellten Straßenausbauvariante 4, d. h. Anlegung beidseitiger Gehwege und einspurige Fahrbahn auf der zu sanierenden Brücke Martinuskirchstraße über den Pleisbach zu. Die Verwaltung wird ermächtigt, die weitere Planung zur Sanierung der Mängel der Brücke auszuarbeiten und die Auftragsvergabe für die Brückensanierung vorzubereiten.

## Sachverhalt / Begründung:

Die aus dem Baujahr 1950 stammende Straßenbrücke Martinuskirchstraße über den Pleisbach im Stadtteil Niederpleis wurde bei der letzten durchgeführten Brückenprüfung als sanierungsbedürftig eingestuft.

Es handelt sich um eine einfeldrige Gewölbebrücke aus Beton. Die Brücke ist mit einem Verblendmauerwerk aus Naturstein ausgestaltet worden, dass auch im Bereich der Brüstung verwendet worden ist.

Da die Brücke bis vor einigen Jahren keine Gehwege aufwies, hat der städtische Bauhof auf nördlicher Seite zuerst einen mit Baken geschützten Gehweg, später dann einen mit Klebebordsteinen und Asphaltauuffüllung dauerhafteren Gehweg eingerichtet. Die Fahrbahn ist somit seit einigen Jahren zugunsten des nachträglich angelegten einseitigen Gehweges nur noch einspurig befahrbar.

Die Brückenprüfung ergab Abdichtungsschäden an verschiedenen Bauteilen und Risse in den Flügelwänden, die auf ein statisches Problem hinweisen. Weiterhin ist festzustellen, dass die Brüstung als Absturzsicherung nicht mehr den Richtlinien entspricht.

Insofern ist die Konstruktion in statischer und konstruktiver Hinsicht zu überprüfen und entsprechend zu sanieren. Die bisherigen Überlegungen sehen aus Kostengründen und zu

Minimierung des Eingriffs in das Bachbett eine Erhaltung des Widerlagers und der Gewölbekonstruktion vor. Die Abdichtungsschäden des Straßenbelages können durch Einbringung einer neuen Betonplatte als sogenannte „Lastverteilungsplatte“ behoben werden. Diese neue Fahrbahnplatte wird dann nicht von der Gewölbekonstruktion getragen, sondern erhält eine separate Auflagerung im Anschluss an den Gewölbobogen. Die statische Überprüfung ist allerdings noch nicht abgeschlossen.

Die Verwaltung hat daraufhin einige Varianten zur Querschnittsaufteilung der Verkehrsfläche auf der zu sanierenden Brücke ausgearbeitet. Die Kosten beruhen auf der derzeitigen Annahme, dass eine Neugründung mittels Bohrpfählen, die zu weiteren Mehrkosten führen würde, nicht erforderlich wird.

Variante 0:

Sanierung im Bestand ohne Lastverteilungsplatte, Gesamtbreite wie bisher 7,40 m

Fahrbahn 4,20 m breit für Begegnungsfall PKW/Radfahrer mit einseitigem Gehweg  
Kosten 460.000 €, Nutzungsdauer 30 Jahre

Variante 1:

Sanierung mit Lastverteilungsplatte, Gesamtbreite 9,00 m

Fahrbahn 5,50 m breit für Begegnungsfall PKW/LKW, beidseitiger Gehweg  
Kosten 635.000 €; Nutzungsdauer 40-50 Jahre

Variante 2:

Sanierung mit Lastverteilungsplatte, Gesamtbreite 8,00 m

Fahrbahn 5,50 m breit für Begegnungsfall PKW/LKW, einseitiger Gehweg  
Kosten 555.000 €; Nutzungsdauer 40-50 Jahre

Variante 3:

Sanierung mit Lastverteilungsplatte, Gesamtbreite wie bisher 7,40 m

Fahrbahn 4,90 m breit für Begegnungsfall PKW/PKW, einseitiger Gehweg  
Kosten 535.000 €; Nutzungsdauer 40-50 Jahre

Variante 4:

Sanierung mit Lastverteilungsplatte, Gesamtbreite wie bisher 7,40 m

Fahrbahn 3,90 m breit für Begegnungsfall PKW/Radfahrer, beidseitiger Gehweg  
Kosten 540.000 €; Nutzungsdauer 40-50 Jahre

Variante Neubau:

Fahrbahn 5,50 m breit für Begegnungsfall PKW/LKW, beidseitiger Gehweg  
Kosten 1.180.000 €; Nutzungsdauer 90-100 Jahre

**Auswertung:**

Bei einer Sanierung im Bestand gemäß Variante 0 wird keine Lastverteilungsplatte eingebaut, so dass es sich um eine eingeschränkte Sanierung handelt, die zu einer Erhöhung der Nutzungsdauer mit geschätzt 30 Jahre handelt. Die Sanierungskosten sind in Anbetracht der verbleibenden Nutzungsdauer relativ hoch.

Die Variante 1 entspricht in etwa dem Straßenquerschnitt der Martinuskirchstraße außerhalb der Brücke mit 5,50 m breiter Fahrbahn und beidseitigen Gehwegen. Die Gesamtbrückenbreite ist dafür von 7,40 m auf 9,00 m zu erhöhen, so dass ein zusätzlicher Eingriff in den seitlichen Bachraum erforderlich wird. Aus verkehrlicher Sicht ist eine Fahrbahn mit Gegenverkehr nach Meinung der Verwaltung allerdings nicht zwingend erforderlich. Der Zweirichtungsverkehr auf der Brücke erhöht zudem zusätzlich die Belastung der nicht sanierten Fundamente.

Der einseitige Gehweg bei Variante 2 schränkt die Nutzung für Fußgänger ein. Aus verkehrlicher Sicht ist eine Fahrbahn mit Gegenverkehr nicht zwingend erforderlich. Der Zweirichtungsverkehr auf der Brücke erhöht zudem zusätzlich die Belastung der nicht sanierten Fundamente.

Der einseitige Gehweg bei Variante 3 schränkt die Nutzung für Fußgänger ein. Die Fahrbahnbreite auf der Brücke mit 4,90 m ist gegenüber dem Fahrbahnquerschnitt außerhalb der Brücke mit 5,50 m Breite etwas reduziert und ermöglicht noch den Begegnungsfall PKW/PKW.

Bei Variante 4 wird die derzeit bestehende einspurige Fahrbahnführung beibehalten, die sich aus Sicht der Verwaltung bewährt hat. Es werden beidseitige Gehwege angelegt, die auch außerhalb des Brückenquerschnittes auf der Martinuskirchstraße vorhanden sind. Die Baukosten sind dabei günstiger als bei einer Sanierung nach Variante 1 und 2 mit Verbreiterung des Brückengesamtquerschnittes. Die Variante 3 ist nur unwesentlich günstiger und bietet verkehrliche Nachteile.

Die Verwaltung favorisiert daher die Variante 4.

Die Neubauvariante erhöht die Lebensdauer gegenüber den sonstigen Varianten deutlich auf 90-100 Jahre und Unwägbarkeiten wie bei einer Sanierung im Bestand werden vermieden. Der Straßenquerschnitt ist vorerst für beidseitige Gehwege und eine 5,50 m breite Fahrbahn ausgelegt.

Die Neubaukosten liegen allerdings deutlich höher als bei den anderen Varianten und es ist ein größerer Eingriff in den Bachraum vorzunehmen.

**Fazit:**

Die Verwaltung schlägt nach wirtschaftlicher Abwägung vor, der vorgestellten Straßenausbauvariante 4, d. h. einer Sanierung der Brücke Martinuskirchstraße mit Beibehaltung der bisherigen Brückengesamtbreite den Vorzug zu geben. Der Brückenüberbau wird bei dieser Variante mittels einer neuen sogenannten Lastverteilungsplatte und Auflagerung nachzeitigem Sachstand auf dem Bestandsfundament verstärkt, so dass die alte Gewölbekonstruktion entlastet wird. Da das Bestandsgewölbe mit Widerlager sowie die Fundamentierung erhalten bleiben, kann der Eingriff in das Bachbett gegenüber einem Neubau geringer ausfallen.

Der Straßenquerschnitt mit einspuriger Fahrbahn und beidseitigen Gehwegen berücksichtigt angemessen die örtlichen Verkehrsverhältnisse. In Abwägung zu einem Brückenneubau ist die Variante 4 die deutlich günstigere Lösung, dabei ist die geringere Lebensdauer gegenüber einem Neubau allerdings in Kauf zu nehmen.

Jede Fraktion erhält vor den Sitzungstermin eine Ausfertigung der Planung.

In Vertretung

  
Rainer Gleß  
Erster Beigeordneter

Die Maßnahme

- hat keine finanziellen Auswirkungen / ist haushaltsneutral  
 hat finanzielle Auswirkungen

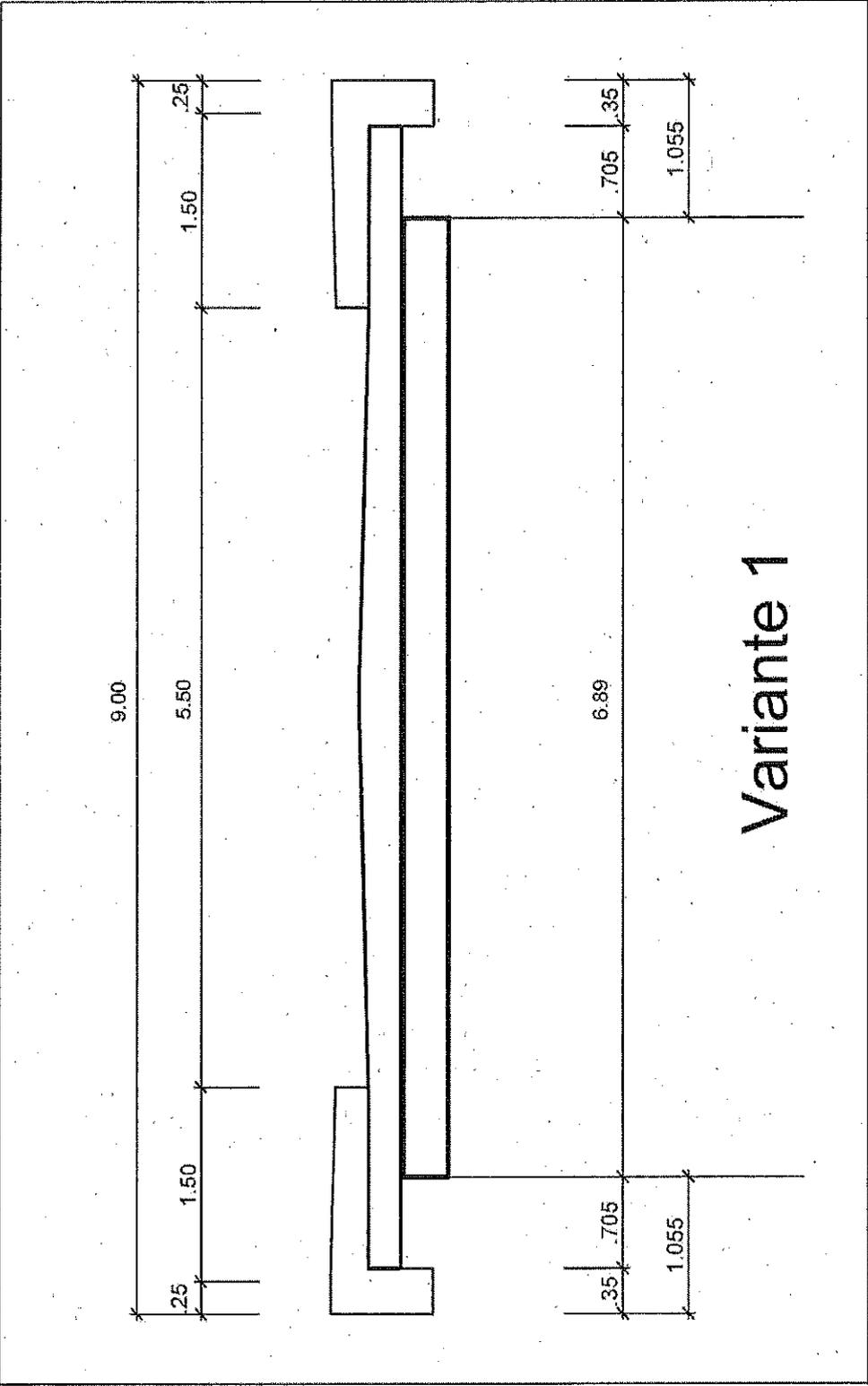
Der Gesamtaufwand / Die Gesamtauszahlungen (bei Investitionen) beziffert/beziffern sich auf 540.000 €.

- Mittel stehen hierfür im Teilergebnisplan / Teilfinanzplan nicht zur Verfügung. Es ist eine Neuanmeldung im Haushalt 2020/2021 vorzunehmen.
- Die Haushaltsermächtigung reicht nicht aus. Die Bewilligung von  
 über- oder außerplanmäßigem Aufwand ist erforderlich.  
 über- oder außerplanmäßigen Auszahlungen ist erforderlich (bei Investitionen).

Zur Finanzierung wurden bereits                    € veranschlagt; insgesamt sind                    € bereit zu stellen. Davon entfallen                    € auf das laufende Haushaltsjahr.

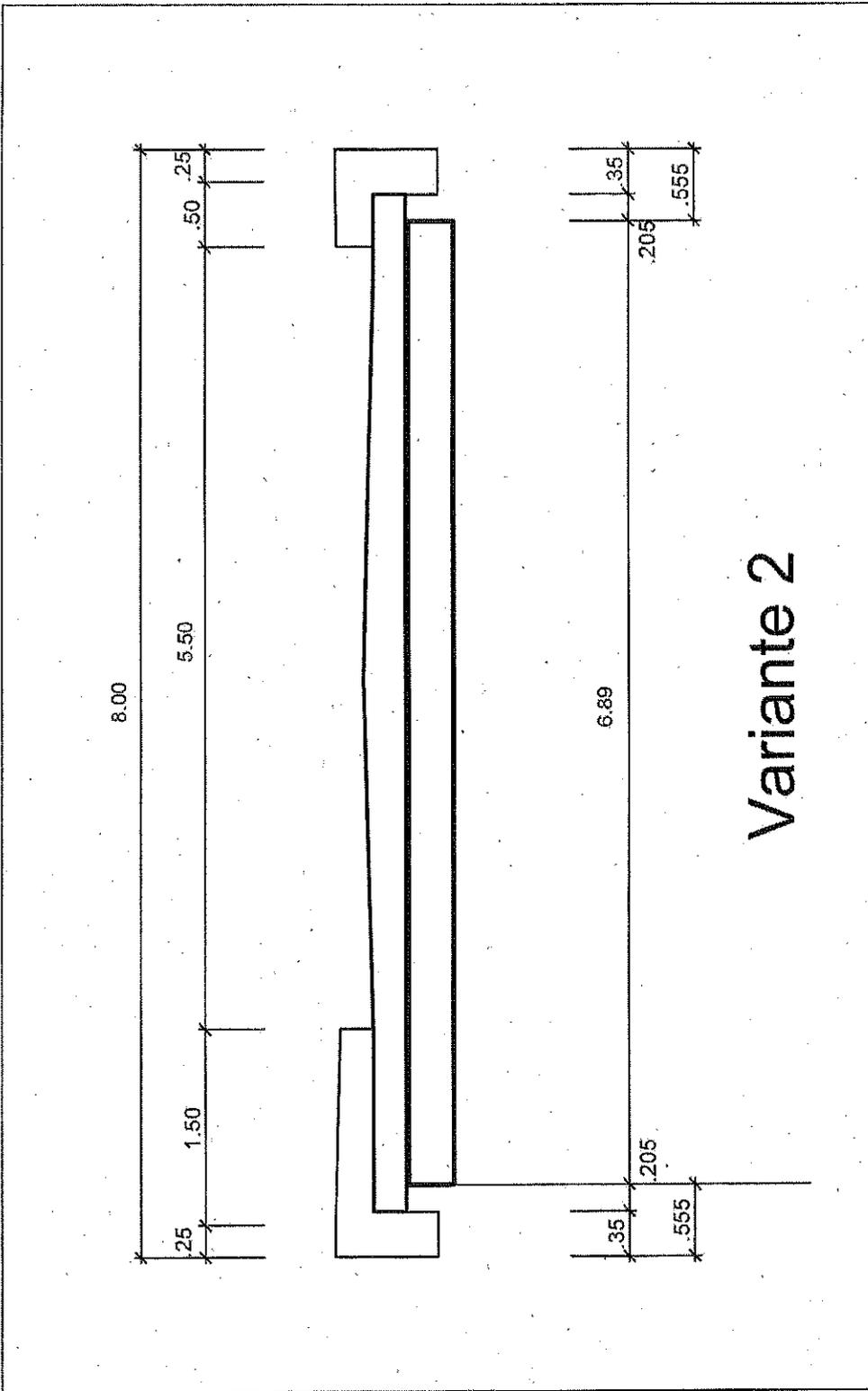
- Bei der Maßnahme wurden inklusionsrelevante Aspekte berücksichtigt.  
 Die Maßnahme hat keine Auswirkungen auf die Inklusion.

57



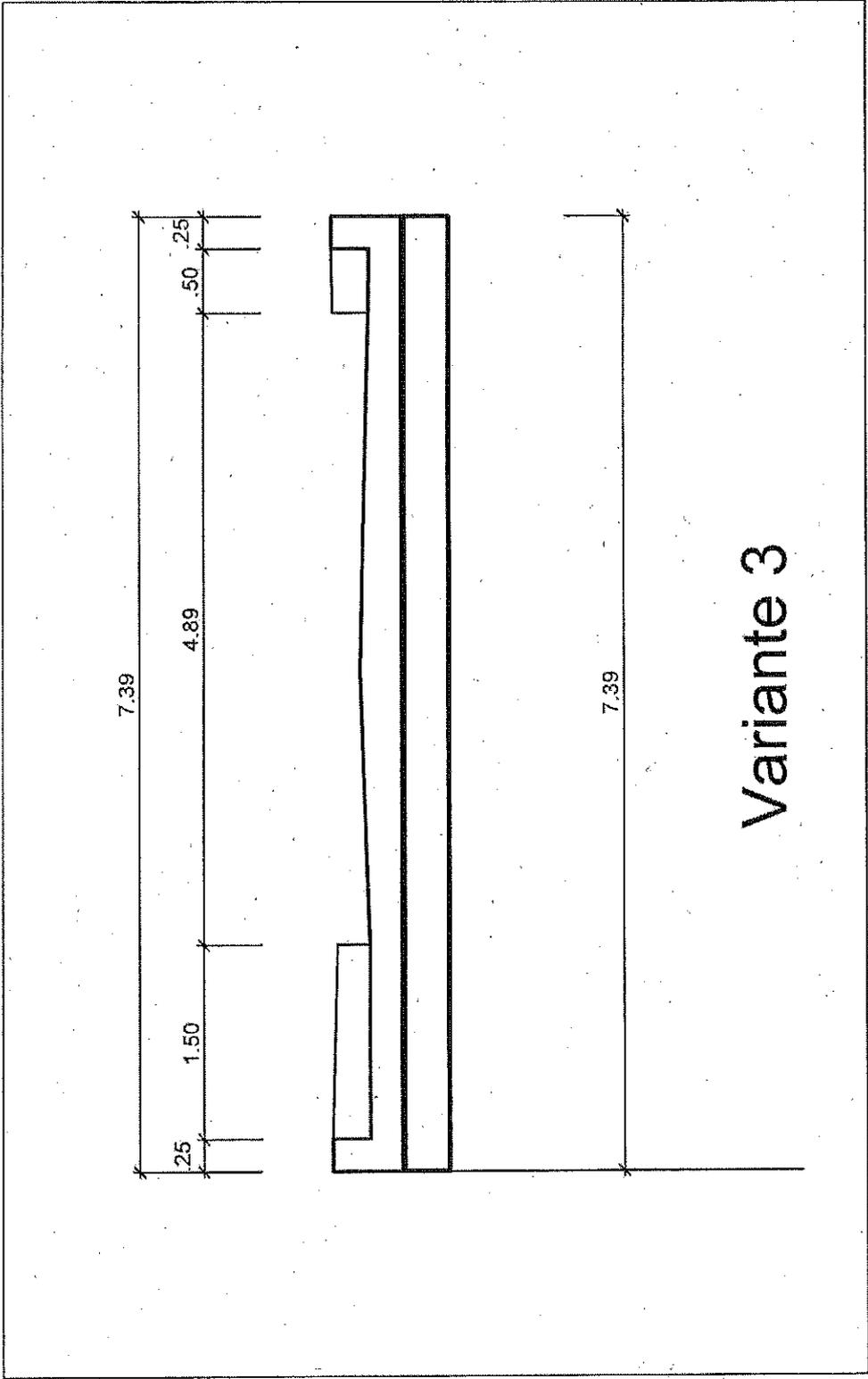
Variante 1

85



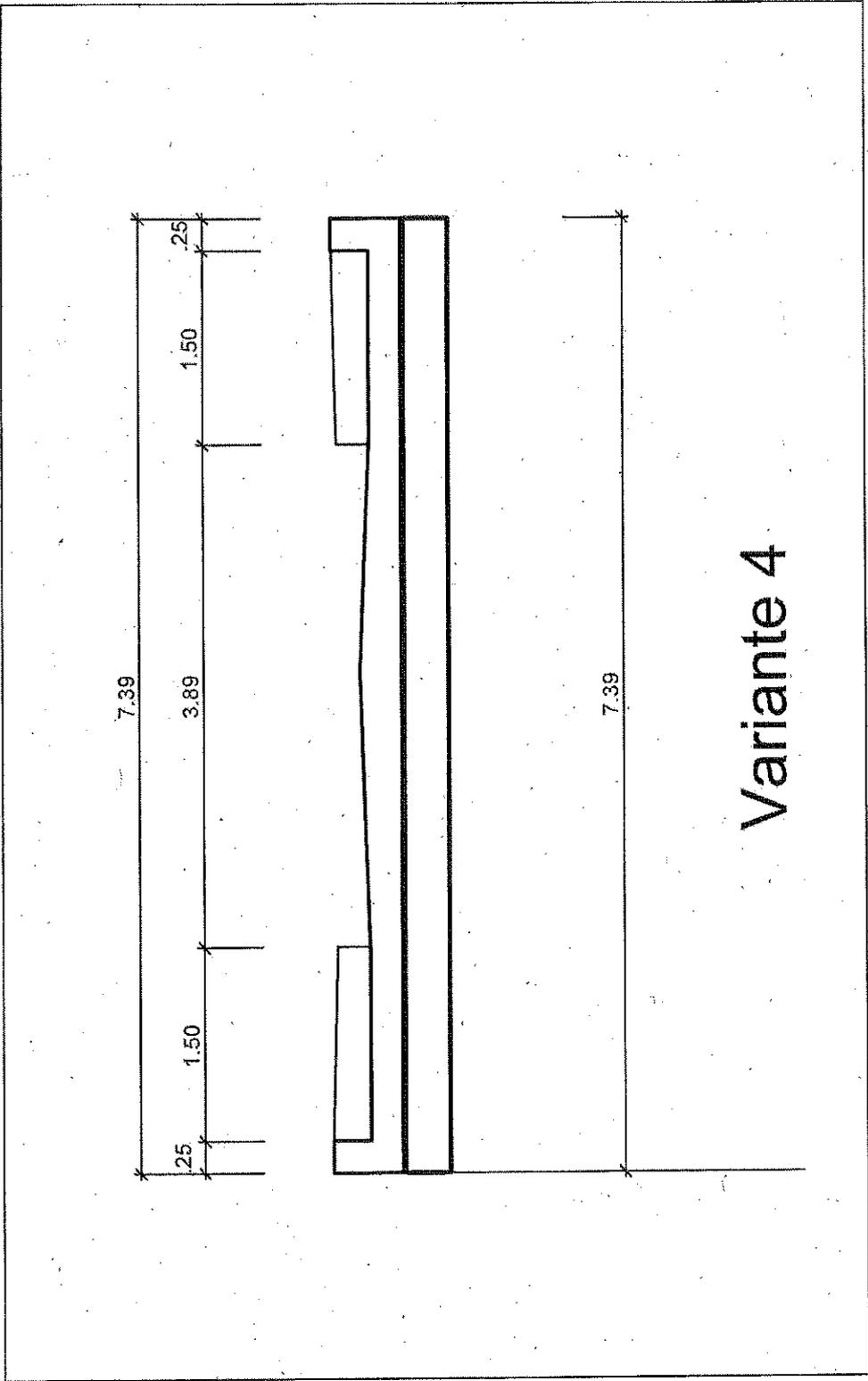
Variante 2

65



Variante 3

50



Variante 4

# STADT SANKT AUGUSTIN

DER BÜRGERMEISTER

Dienststelle: FB 6 / Fachbereich 6 - Stadtplanung und Bauordnung

## Sitzungsvorlage

Datum: 10.01.2019

Drucksache Nr.: 19/0028

---

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung
Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss	29.01.2019	öffentlich / Kenntnisnahme

---

### Betreff

**Geplantes Neubauvorhaben zur Errichtung von 3 Mehrparteienhäusern mit Tiefgarage im Bereich der Bonner Straße 206, Sankt Augustin-Ort**

### Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umwelt, Planung und Verkehr nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis

### Sachverhalt / Begründung:

Im Bereich der (derzeitigen) Bonner Straße 206, Sankt Augustin-Ort, liegt der städtischen Bauaufsicht ein Antrag auf Vorbescheid vor. Das hier geplante Neubauvorhaben, mithin zur Errichtung von 3 Mehrparteienhäusern mit Tiefgarage, liegt im unbeplanten Innenbereich und erstreckt sich auf einer Gesamtfläche von ca. 2.300m<sup>2</sup>. Beabsichtigt ist hier die Errichtung von drei Mehrparteienhäusern mit jeweils zwei Vollgeschossen sowie einem Staffelgeschoss. Hier sollen sodann zwei Wohnhäuser mit jeweils 5 Wohneinheiten sowie einem Wohnhaus mit 8 Wohneinheiten entstehen. Nach Wertung und Prüfung der einschlägigen Maßgaben nach § 34 BauGB fügt sich das geplante Vorhaben in die unmittelbare und mittelbare Umgebung ein. Auch die entsprechenden Erschließungsnotwendigkeiten sind für das v. g. Vorhaben gegeben.

Seitens der Fachverwaltung ist es daher beabsichtigt, dieses Vorhaben planungsrechtlich i.R. eines positiven Bauvorbescheides zu genehmigen.

Zur Darstellung der Lage sowie der möglichen, beispielhaften Gestaltung dieser Häuser, welche bereits an anderer Stelle in ähnlich gearteter Bauausführung errichtet wurden, wird auf die beigelegten Anlagen verwiesen.

Aufgrund der zentralen Lage dieser Liegenschaft sowie der Gesamtausdehnung der hier beabsichtigten Maßnahme hält die Fachverwaltung es für sinnvoll, den Fachausschuss über die hier beabsichtigte Genehmigung zu informieren.

In Vertretung  
  
Rainer Gleiß  
Erster Beigeordneter

Die Maßnahme

- hat keine finanziellen Auswirkungen / ist haushaltsneutral  
 hat finanzielle Auswirkungen

Der Gesamtaufwand / Die Gesamtauszahlungen (bei Investitionen) beziffert/beziffern sich auf            €.

- Mittel stehen hierfür im Teilergebnisplan / Teilfinanzplan            zur Verfügung.  
 Die Haushaltsermächtigung reicht nicht aus. Die Bewilligung von  
 über- oder außerplanmäßigem Aufwand ist erforderlich.  
 über- oder außerplanmäßigen Auszahlungen ist erforderlich (bei Investitionen).

Zur Finanzierung wurden bereits            € veranschlagt; insgesamt sind            € bereit zu stellen. Davon entfallen            € auf das laufende Haushaltsjahr.

- Bei der Maßnahme wurden inklusionsrelevante Aspekte berücksichtigt.  
 Die Maßnahme hat keine Auswirkungen auf die Inklusion.

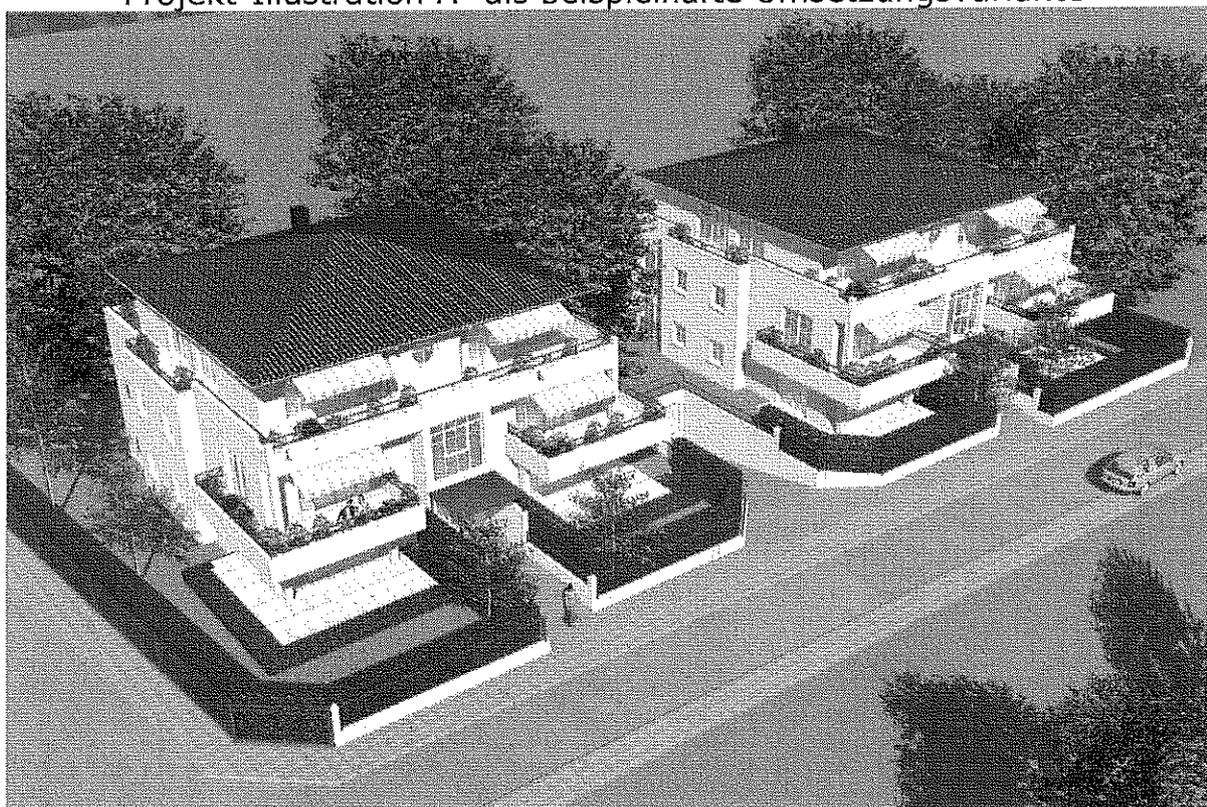


*-Anlage 2 zu DS-Nr. 19/0028-*

Projekt-Illustration A -als beispielhafte Umsetzungsvariante-



Projekt-Illustration A -als beispielhafte Umsetzungsvariante-



*-Anlage 3 zu DS-Nr. 19/0028-*

Realisierung zur Projekt-Illustration A



Realisierung zur Projekt-Illustration A



-Anlage 4 zu DS-Nr. 19/0028-

Projekt-Illustration B -als beispielhafte Umsetzungsvariante-



Projekt-Illustration B -als beispielhafte Umsetzungsvariante-

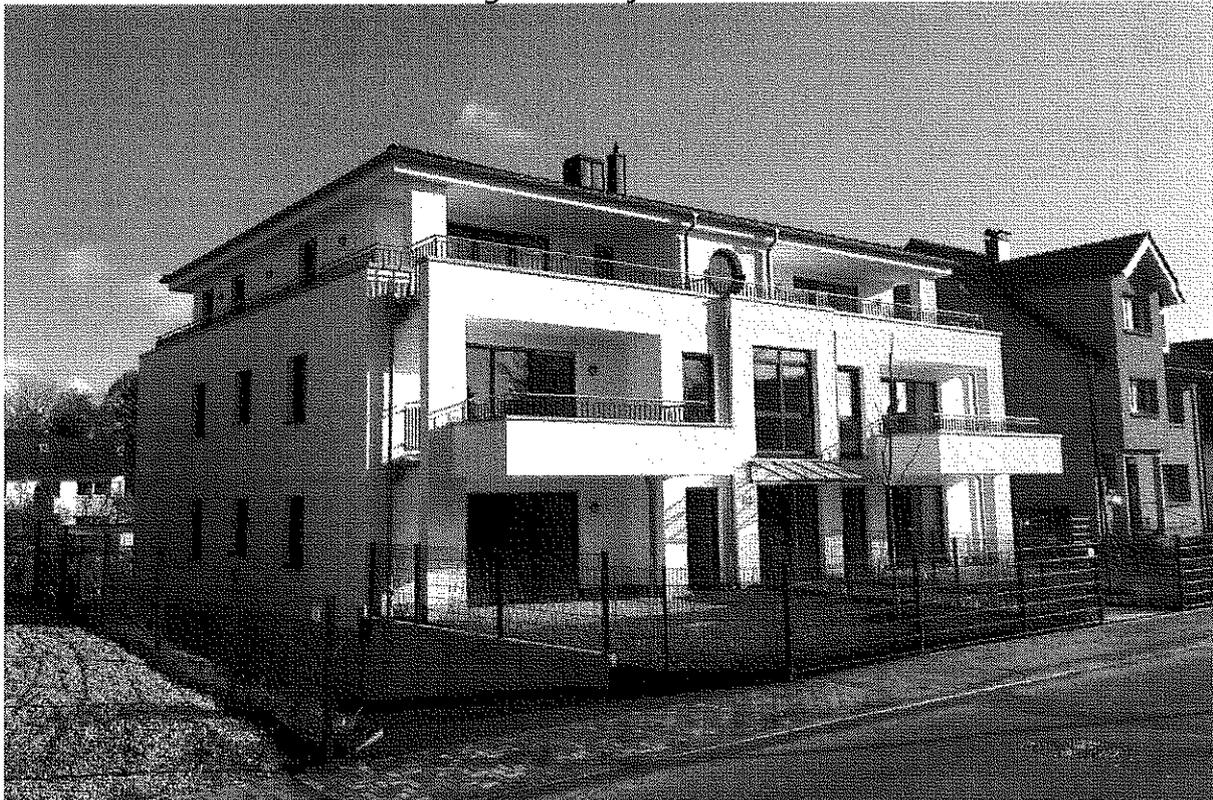


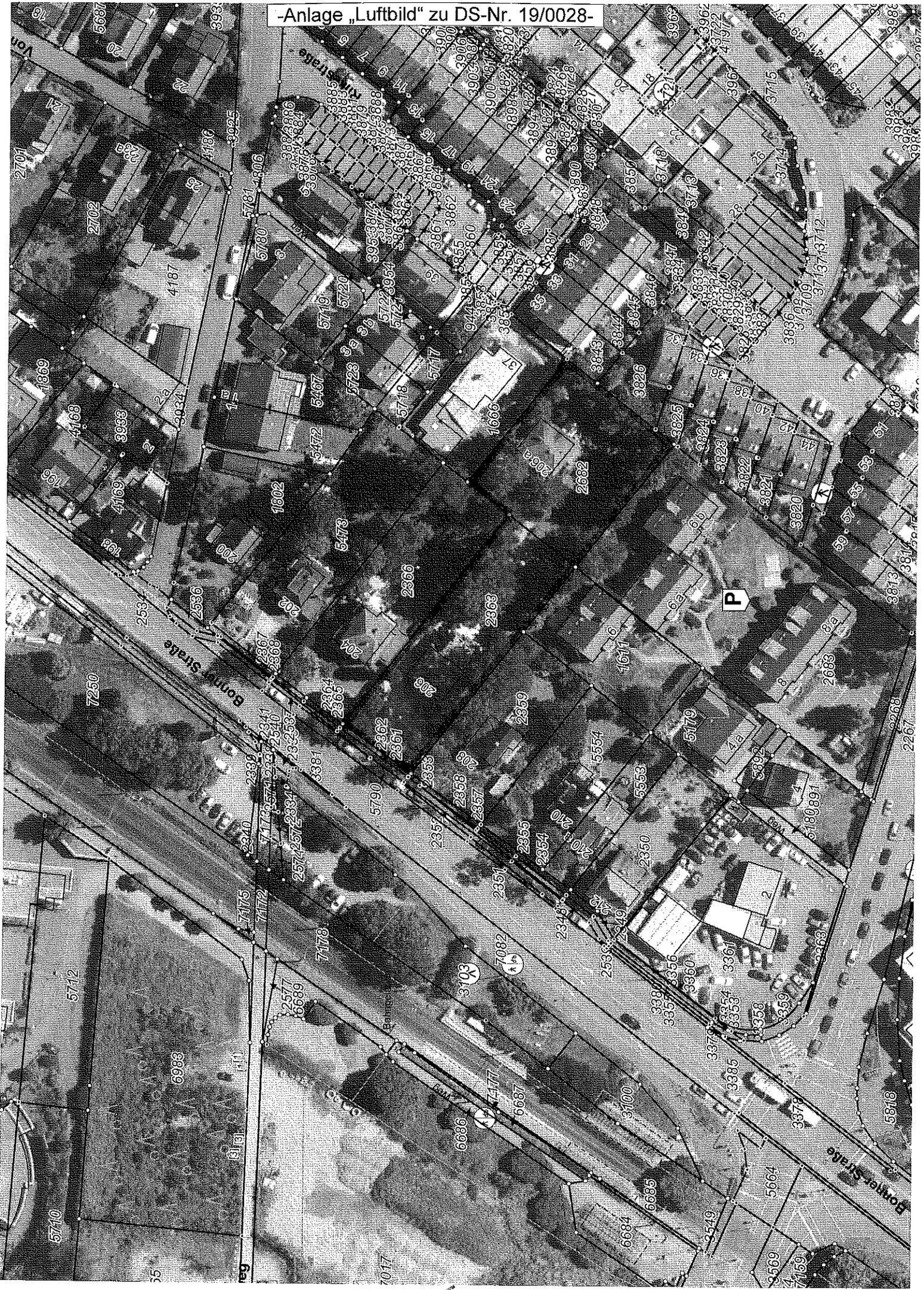
-Anlage 5 zu DS-Nr. 19/0028-

Realisierung zur Projekt-Illustration B



Realisierung zur Projekt-Illustration B





# STADT SANKT AUGUSTIN

DER BÜRGERMEISTER

Dienststelle: FB 6 / Fachbereich 6 - Stadtplanung und Bauordnung

## Sitzungsvorlage

Datum: 10.01.2019

Drucksache Nr.: 19/0029

---

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung
Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss	29.01.2019	öffentlich / Kenntnisnahme

---

### Betreff

**Geplantes Neubauvorhaben zur Errichtung von behinderten- und altengerechten Wohnhäusern sowie einem Wohnhaus für betreutes Wohnen im Bereich der Gottfried-Salz-Straße, Sankt Augustin-Mülldorf**

### Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umwelt, Planung und Verkehr nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

### Sachverhalt / Begründung:

Im Ortsteil Mülldorf ist beabsichtigt, den Bereich der heutigen Gottfried-Salz-Straße 10 und 12 mit behinderten- und altengerechten Wohnhäusern sowie einem Wohnhaus für betreutes Wohnen und einer Tiefgarage neu zu bebauen. Ein entsprechender Antrag auf Bauvorbescheid liegt der Fachverwaltung Bauaufsicht vor.

Das hier geplante Neubauvorhaben zielt auf die Errichtung von vier behinderten- und altengerechten Wohnhäusern sowie einem Wohnhaus für betreutes Wohnen in zweigeschossiger Bauweise zuzüglich Staffelgeschoss. Die vier behinderten- und altengerechten Wohnhäuser sollen hier grundsätzlich barrierefrei und teils auch rollstuhlgerecht erstellt werden, das Wohnhaus für betreutes Wohnen soll in Gänze rollstuhlgerecht errichtet werden. Die geplanten Baumaßnahmen sollen in sog. KfW 55 Ausführung als Energieeffizienzhäuser mit einem über den derzeitigen Forderungen der EnEV liegendem energetischen Niveau erfolgen. Weiterhin ist geplant, die Energieversorgung über regenerative Energien in Form von Wärmepumpen bzw. Pelletheizungen zu sichern.

Das hier in Rede stehende Areal liegt im Geltungsbereich des rechtsverbindlichen „einfachen“ Bebauungsplans (gemäß § 30 Abs. 3 BauGB), hier B-Plan-Nr. 501 „An der Hongsburg“, so dass im Übrigen auch eine Beurteilung nach den Maßgaben des § 34 BauGB erfolgt.

Nach planungsrechtlicher Prüfung des hier geplanten Vorhabens als auch der gegebenen Erschließungsnotwendigkeit sind die vorliegenden Planungen mit den Regelungen des (alten) Durchführungsplanes gänzlich vereinbar und fügen sich sowohl in Bauweise sowie Nutzung in den bereits vorhandenen Rahmen der Umgebungsbebauung ein.

Mögliche Belange des Denkmalschutzes, hier der benachbarten Kirche, wurden eingehend geprüft und stehen dem Anliegen nicht entgegen. Ebenfalls wird eine gute Synergie zu dem dort bereits bestehenden Seniorenwohnheim geschaffen und dem Gedanken einer quartiersverträglichen Nachverdichtung Rechnung getragen.

Hier soll nunmehr die Genehmigung des o. g. Antrages auf Bauvorbescheid ausgesprochen werden.

Zur Darstellung der Lage wird auf die beigelegten Anlagen verwiesen.

Aufgrund der zentralen Lage der Liegenschaft im Ortsteil Mülldorf und der entsprechenden Wahrnehmung baulicher Maßnahmen an dieser Stelle hält die Fachverwaltung es für sinnvoll, den Fachausschuss über die hier beabsichtigte Genehmigung zu informieren.

In Vertretung



Rainer Gleß  
Erster Beigeordneter

Die Maßnahme

- hat keine finanziellen Auswirkungen / ist haushaltsneutral  
 hat finanzielle Auswirkungen

Der Gesamtaufwand / Die Gesamtauszahlungen (bei Investitionen) beziffert/beziffern sich auf €.

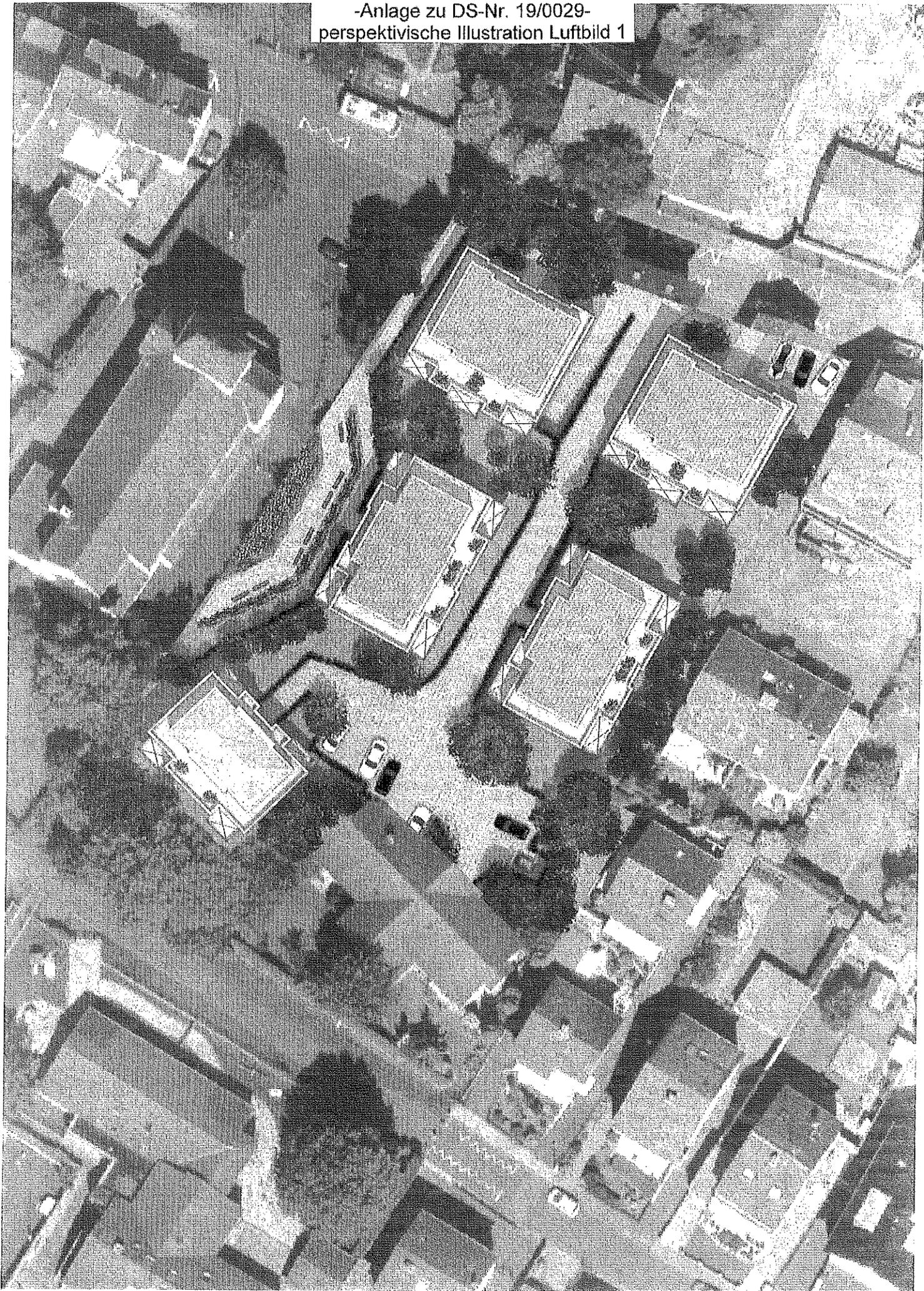
Mittel stehen hierfür im Teilergebnisplan / Teilfinanzplan zur Verfügung.

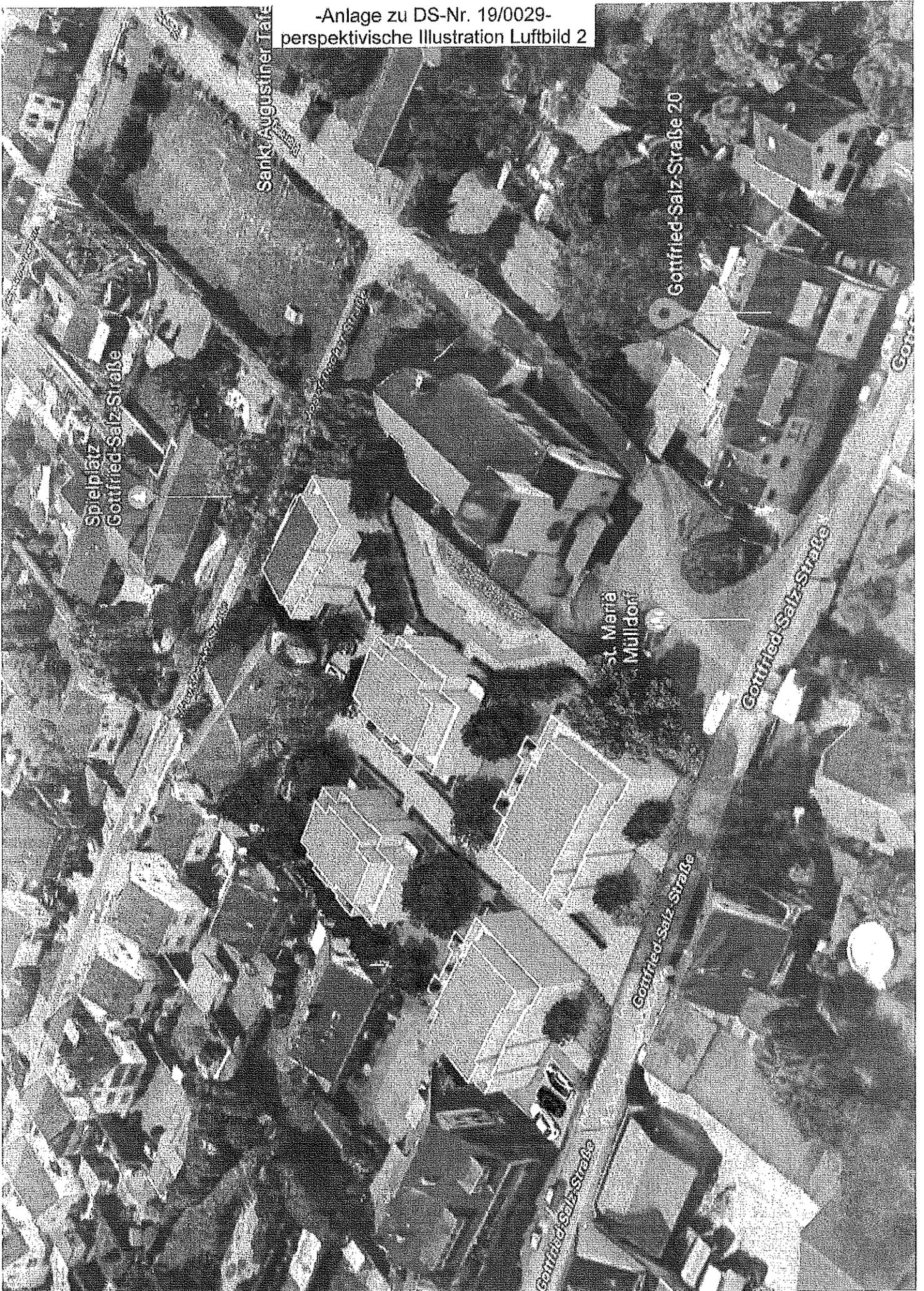
- Die Haushaltsermächtigung reicht nicht aus. Die Bewilligung von  
 über- oder außerplanmäßigem Aufwand ist erforderlich.  
 über- oder außerplanmäßigen Auszahlungen ist erforderlich (bei Investitionen).

Zur Finanzierung wurden bereits € veranschlagt; insgesamt sind € bereit zu stellen. Davon entfallen € auf das laufende Haushaltsjahr.

- Bei der Maßnahme wurden inklusionsrelevante Aspekte berücksichtigt.  
 Die Maßnahme hat keine Auswirkungen auf die Inklusion.

-Anlage zu DS-Nr. 19/0029-  
perspektivische Illustration Luftbild 1





# STADT SANKT AUGUSTIN

DER BÜRGERMEISTER

Dienststelle: FB 6 / Fachbereich 6 - Stadtplanung und Bauordnung

## Sitzungsvorlage

Datum: 10.01.2019

Drucksache Nr.: 19/0030

---

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung
Umwelt-, Planungs- und Verkehrsaus- schuss	29.01.2019	öffentlich / Kenntnisnahme

---

### Betreff

**Stellplatzsatzung für die Stadt Sankt Augustin**

### Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umwelt, Planung und Verkehr nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis

### Sachverhalt / Begründung:

Zum 01.01.2019 erlangte die „neue“ Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (BauO NRW 2018) ihre gänzliche Rechtskraft.

Die landesbaugesetzlichen Maßgaben für „Stellplätze und Garagen, Abstellplätze für Fahrräder“ (alt: § 51 BauO NRW 2000) werden nun durch die Vorschrift des § 48 BauO NRW 2018 geregelt.

Eine diesbezügliche rechtsnormative Regelung durch das zuständige Ministerium ist bereits seit dem Spätherbst 2018 angekündigt, jedoch noch ausstehend. Ebenfalls sind diesbezügliche Verwaltungsvorschriften (noch) nicht vorhanden.

Entgegen seinerzeitiger Absichten zur nicht mehr in Kraft getretenen BauO NRW 2016 bedarf es nach den nun aktuellen Vorschriften nicht mehr zwingend einer Regelung zur v. g. Thematik durch eine mögliche „Stellplatzsatzung“ – dieses ist durch die Neuregelung i.R. der BauO NRW 2018 verworfen worden.

Dennoch steht es nach den landesgesetzlichen Regelungen den Gemeinden zu, ergänzende/konkretisierende Regelungen durch kommunale Satzungen zu treffen.

Die Verwaltung beabsichtigt, vorbehaltlich anderweitiger möglicher Regelungen durch Rechtsverordnung o. ä., eine solche Stellplatzsatzung anhand der örtlichen Gegebenheiten und/oder Notwendigkeiten noch im laufenden Jahr 2019 als Entwurf zu erstellen und dem Fachgremium zur Beratung vorzulegen. Dieses in Anlehnung an die sog. Muster-Stellplatzsatzung sowie unter Beachtung bestehender und zukünftig geplanter Bebauungsplanverfahren.

Die Verwaltung wird über das weitere Verfahren berichten.

Die Verwaltung wird über das weitere Verfahren berichten.

In Vertretung  
  
Rainer Gleiß  
Erster Beigeordneter

Die Maßnahme

- hat keine finanziellen Auswirkungen / ist haushaltsneutral  
 hat finanzielle Auswirkungen

Der Gesamtaufwand / Die Gesamtauszahlungen (bei Investitionen) beziffert/beziffern sich auf            €.

Mittel stehen hierfür im Teilergebnisplan / Teilfinanzplan            zur Verfügung.

- Die Haushaltsermächtigung reicht nicht aus. Die Bewilligung von  
 über- oder außerplanmäßigem Aufwand ist erforderlich.  
 über- oder außerplanmäßigen Auszahlungen ist erforderlich (bei Investitionen).

Zur Finanzierung wurden bereits            € veranschlagt; insgesamt sind            € bereit zu stellen. Davon entfallen            € auf das laufende Haushaltsjahr.

- Bei der Maßnahme wurden inklusionsrelevante Aspekte berücksichtigt.  
 Die Maßnahme hat keine Auswirkungen auf die Inklusion.





# Sitzungsvorlage

Datum: 10.01.2019

Drucksache Nr.: 19/0031

---

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Sitzungstermin</b>	<b>Behandlung</b>
Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss	29.01.2019	öffentlich / Vorberatung
Rat	20.02.2019	öffentlich / Entscheidung

---

## Betreff

**2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 622 „In den Stöcken,, in der Gemarkung Hangelar, Flur 4, Aufstellungsbeschluss nach § 2 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB)**

## Beschlussvorschlag:

Der Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss empfiehlt dem Rat der Stadt Sankt Augustin folgenden Beschluss zu fassen:

Der Rat der Stadt Sankt Augustin beschließt für einen Teilbereich des Bebauungsplanes Nr. 622 „In den Stöcken“ in der Gemarkung Hangelar, Flur 4, westlich des Hofgutes Großenbusch und nördlich der Konrad-Adenauer-Straße, die Änderung des Plans nach § 2 Abs. 1 BauGB aufzustellen und folgende Planungsabsichten darzulegen:

Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Anlage von 6 Golfkurzbahnen

Die genauen Grenzen des Geltungsbereiches sind dem Geltungsbereichsplan vom Januar 2019 zu entnehmen.

## Sachverhalt / Begründung:

Die Eigentümer der Grundstücke, auf denen der „Golf Course Bonn Sankt Augustin“ betrieben wird, beabsichtigen westlich des Hofgutes Großenbusch sogenannte Kurzbahnen anzulegen. Diese sollen älteren Menschen das Golfspielen ermöglichen denen der herkömmlich Kurs zu beschwerlich geworden ist.

In dem in Frage kommenden Bereich setzt der Bebauungsplan Folgendes fest:

Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft

- 2.3 In diesem Bereich ist zusätzlich der hier abgelagerte Bauschutt zu entfernen.  
2.8 Entlang des Bachlaufes sind beidseitig Schwarz-Erlen zu pflanzen. Der Abstand ist so zu wählen, dass ein galerieartiger Erlenauenwald entsteht.

Darüber hinaus ist der gesamte Bereich im Landschaftsplan Nr. 7 als Landschaftsschutzgebiet festgesetzt.

Diese Festsetzungen stehen dem Vorhaben planungsrechtlich entgegen. Eine Änderung des Bebauungsplanes ist daher Voraussetzung für die Realisierung der beabsichtigten Planung.

Die Veranlasser der Planung werden sich bereit erklären, die inhaltliche Planung zu veranlassen und zu finanzieren. Sobald geeignete Planunterlagen zur Verfügung stehen, kann das Beteiligungsverfahren nach den §§ 3 und 4 BauGB beschlossen und eingeleitet werden.

In Vertretung  
  
Rainer Gleß  
Erster Beigeordneter

Die Maßnahme

- hat keine finanziellen Auswirkungen / ist haushaltsneutral  
 hat finanzielle Auswirkungen

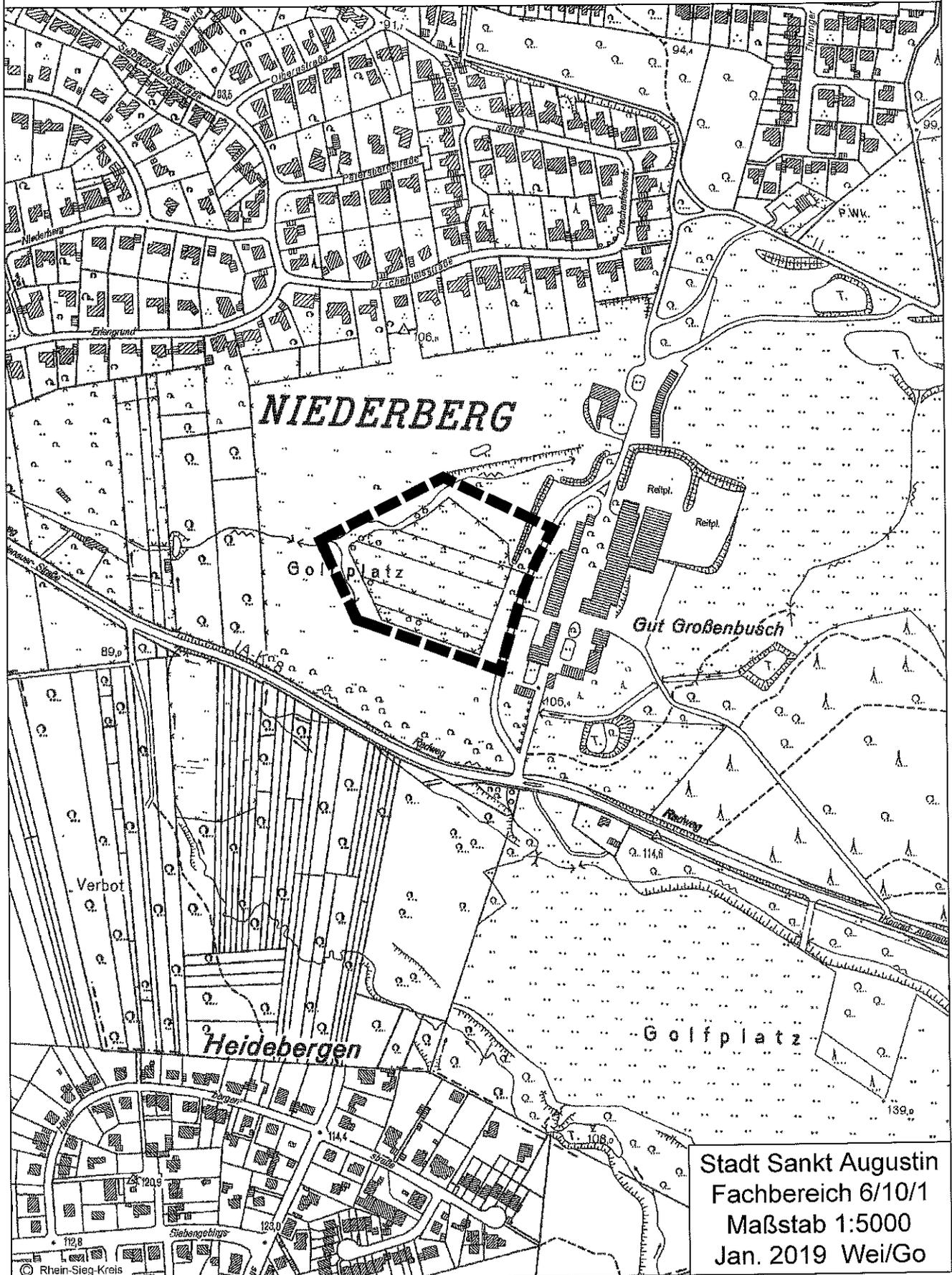
Der Gesamtaufwand / Die Gesamtauszahlungen (bei Investitionen) beziffert/beziffern sich auf €.

- Mittel stehen hierfür im Teilergebnisplan / Teilfinanzplan zur Verfügung.  
 Die Haushaltsermächtigung reicht nicht aus. Die Bewilligung von  
 über- oder außerplanmäßigem Aufwand ist erforderlich.  
 über- oder außerplanmäßigen Auszahlungen ist erforderlich (bei Investitionen).

Zur Finanzierung wurden bereits € veranschlagt; insgesamt sind € bereit zu stellen. Davon entfallen € auf das laufende Haushaltsjahr.

- Bei der Maßnahme wurden inklusionsrelevante Aspekte berücksichtigt.  
 Die Maßnahme hat keine Auswirkungen auf die Inklusion.

GELTUNGSBEREICHSP  
BEBAUUNGSPLAN NR. 622 2.ÄNDERUNG  
"IN DEN STÖCKEN"  
SANKT AUGUSTIN



# Sitzungsvorlage

Datum: 10.01.2019

Drucksache Nr.: **19/0033**

---

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Sitzungstermin</b>	<b>Behandlung</b>
Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss	29.01.2019	öffentlich / Entscheidung

---

## Betreff

**"Modellstadt Bonn Saubere Luft" - Lead City  
Angebotsverbesserungen im ÖPNV zwischen der Bundesstadt Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis**

## Beschlussvorschlag:

Der Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

## Sachverhalt / Begründung:

In vielen Städten werden die Luftgrenzwerte für Stickstoffdioxid (NO<sub>x</sub>) nicht eingehalten. In diesen Städten drohen daher Fahrverbote. Dem Bund droht eine Strafe wegen der Verletzung der entsprechenden EU-Vorgaben. Um dies abzuwenden, machte der Bund im Februar 2018 der EU-Kommission u.a. den Vorschlag, "Lead Cities", d.h. Modellstädte, zu bestimmen. Das Ziel des Projekts ist es, in Städten, in denen es Probleme mit der Luftreinhaltung (Grenzwerte für Stickstoffdioxid) gibt, testweise größere Maßnahmen für Verbesserungen zu erproben und somit Wege aufzuzeigen, wie Diesel-Fahrverbote vermieden werden können. Neben Bonn sind auch die Städte Essen, Mannheim, Reutlingen und Herrenberg ausgewählt worden.

Als Modellstadt für Luftreinhaltung hat Bonn der Bundesregierung ein Maßnahmenpaket zur Verbesserung der Luftqualität vorgelegt. Der Bund wählte drei Maßnahmenbereiche aus, die im Gesamtzeitraum bis 2020 mit insgesamt ca. 37,6 Mio. Euro gefördert werden sollen:

Der Rhein-Sieg-Kreis hat mit Schreiben vom 12.12.2018 die Stadt Sankt Augustin über die im Rahmen des Projekts „Lead Cities“ in Bonn und im Rhein-Sieg-Kreis vorgesehenen Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV informiert.

Das Schreiben wurde den Fraktionen zugeleitet und ist in der Anlage beigefügt.

Einige der Maßnahmen sind nur für die Stadt Bonn konzipiert. Andere sind auf die Stadt-Umland-Beziehungen ausgerichtet. Einzelheiten sind dem Schreiben des Rhein-Sieg-Kreises zu entnehmen bzw. unter dem Link:

[http://www.bonn.de/umwelt\\_gesundheit\\_planen\\_bauen\\_wohnen/umweltschutz/luftreinhaltung/g/modellstadt/02164/index.html?lang=de](http://www.bonn.de/umwelt_gesundheit_planen_bauen_wohnen/umweltschutz/luftreinhaltung/g/modellstadt/02164/index.html?lang=de)

nachzulesen.

Die für Sankt Augustin vorgesehenen Maßnahmen, wie die Ausweitung der Tagedakte auf die frühen Abendstunden und am Wochenende für die Linien 66 und 640, die Einführung einer neuen Buslinie 540 (Bonn Hbf. - Menden - Sankt Augustin-Zentrum) und damit zusammen mit der Linie 640 tagsüber einem 10-Minutentakt in Richtung Bonn werden von der Verwaltung begrüßt. Weiterhin kann durch die o.g. Veränderungen die Linie 517 von Hangelar kommend, in Sankt Augustin Zentrum enden, wodurch die Endhaltestelle in Meindorf nicht mehr eingerichtet werden müsste.

Der Rhein-Sieg-Kreis weist darauf hin, dass für die Städte und Gemeinden in den Jahren 2019 und 2020 keine zusätzlichen Kosten entstehen. Über den Fortbestand der Maßnahmen soll nach einer Evaluierung entschieden werden.

Die Gemeinden können bis zur Sondersitzung des Rhein-Sieg-Kreises am 06.02.2019 zu den Vorschlägen Stellung nehmen.

In Vertretung



Rainer Gleß  
Erster Beigeordneter

Die Maßnahme

- hat keine finanziellen Auswirkungen / ist haushaltsneutral  
 hat finanzielle Auswirkungen

Der Gesamtaufwand / Die Gesamtauszahlungen (bei Investitionen) beziffert/beziffern sich auf €.

Mittel stehen hierfür im Teilergebnisplan / Teilfinanzplan zur Verfügung.

- Die Haushaltsermächtigung reicht nicht aus. Die Bewilligung von  
 über- oder außerplanmäßigem Aufwand ist erforderlich.  
 über- oder außerplanmäßigen Auszahlungen ist erforderlich (bei Investitionen).

Zur Finanzierung wurden bereits € veranschlagt; insgesamt sind € bereit zu stellen. Davon entfallen € auf das laufende Haushaltsjahr.

- Bei der Maßnahme wurden inklusionsrelevante Aspekte berücksichtigt.  
 Die Maßnahme hat keine Auswirkungen auf die Inklusion.

Rhein-Sieg-Kreis • Der Landrat • Postfach 15 51 • 53705 Siegburg

4/14.12.18

Stadt Sankt Augustin  
- Der Bürgermeister -  
Herr Bürgermeister  
Klaus Schumacher  
Am Markt 1  
53757 Sankt Augustin

## Referat Wirtschaftsförderung und Strategische Kreisentwicklung

Fachbereich Verkehr und Mobilität  
Herr Dr. Berbuir

**Zimmer:** 5.18  
**Telefon:** 02241/13-2393  
**Telefax:** 02241/13-3116  
**E-Mail:** andre.berbuir@rhein-sieg-kreis.de

**Datum und Zeichen Ihres Schreibens**

**Mein Zeichen**  
01.4 - AB

**Datum**  
12.12.2018

### „Modellstadt Bonn Saubere Luft“ - Lead City Bonn Angebotsverbesserungen im ÖPNV zwischen der Bundesstadt Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Schumacher,

mit diesem Schreiben möchte ich Sie über den aktuellen Stand der Arbeiten im Rahmen der „Modellstadt Bonn Saubere Luft - Lead City Bonn“ und den damit verbundenen Angebotsverbesserungen im ÖPNV informieren sowie die bisher geplanten Maßnahmen und das weitere Vorgehen vorstellen. Im Rahmen des Modelversuches Lead City Bonn sind auf dem Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises ÖPNV-Angebotsausweitungen in Alfter, Bad Honnef, Bornheim, Königswinter, Meckenheim, Niederkassel, Sankt Augustin, Siegburg, Swisttal, Troisdorf und Wachtberg vorgesehen.

Am 26.02.2018 wurden bei einem ersten Gespräch zwischen Vertretern der Bundesregierung und der fünf Modellstädte (Lead Cities) Bonn, Essen, Herrenberg, Reutlingen und Mannheim mögliche Maßnahmen zur Verringerung der Stickstoffdioxidbelastung in den Modellstädten besprochen. Hierbei erörterte man u.a. auch die Chancen für einen kostenlosen ÖPNV in Bonn.

Die Modellstädte wurden anschließend aufgefordert bis zum 15.03.2018 mögliche Maßnahmen zu benennen. Daraufhin wurden von der Stadt Bonn 60 Maßnahmen eingereicht. Mit Schreiben vom 21.03.2018 bat die Bundesregierung darum – wiederum sehr kurzfristig – 5 bis 10 Maßnahmen zu priorisieren, welche die Stadt Bonn am 10.04.2018 vorlegte.

Am 29.06.2018 wurde im zweiten Gespräch zwischen Vertretern der Bundesregierung und der fünf Modellstädte die Entscheidung der Bundesregierung mitgeteilt, welche Maßnahmen weiterverfolgt werden sollen. Auf dieser Grundlage mussten die fünf Modellstädte bis zum 20.07.2018 ausgearbeitete Projektskizzen vorlegen.



Behindertenparkplätze  
befinden sich vor dem  
Haupteingang (Zufahrt  
Mühlenstraße) und im  
Parkhaus P 10 Kreishaus

Dienstgebäude: Mühlenstraße 51  
Sitz der Kreisverwaltung: Kaiser-Wilhelm-Platz 1  
53721 Siegburg  
Tel. (0 22 41) 13-0  
Fax (0 22 41) 13 21 79  
Internet: <http://www.rhein-sieg-kreis.de>

Konten der Kreiskasse  
Kreissparkasse Köln

Postbank Köln

IBAN: DE94 3705 0299 0001 0077 15  
SWIFT-BIC: COKSDE33  
IBAN: DE66 3701 0050 0003 8185 00  
SWIFT-BIC: PBNKDEFF

Umsatzsteuer-  
Ident-Nr.:  
DE123 102 775  
Steuer-Nr.:  
222/5769/0451

82

Im Rahmen der Besprechung am 29.06.2018 wurde zudem mitgeteilt, dass die Projekte zu 95% gefördert werden, die Stadt Bonn knapp 38 Millionen Euro erhält und die Förderung Ende 2020 ausläuft.

Für die Stadt Bonn wurden drei nicht mehr änderbare Maßnahmenblöcke von der Bundesregierung ausgewählt:

**Projekt 1: „Klima-Ticket“ und besondere Tarifangebote**

- 1a) 365-Euro-JahresTicket („KlimaTicket“) in Bonn,
- 1b) TagesTicket 5 Personen zum Preis des TagesTickets 1 Person in Bonn,
- 1c) Vergünstigungen der Job-Ticket-Bedingungen für Arbeitgeber in Bonn

**Projekt 2: Angebotsverbesserungen bei Bus und Bahn**

- 2a) Bus- und Bahnangebot in Bonn
- 2b) Einbrechende Buslinien aus dem Rhein-Sieg-Kreis

**Projekt 3: Betriebliches Mobilitätsmanagement in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis**

Alle tariflichen Maßnahmen (Projekt 1) waren Gegenstand der Sitzung der VRS-Verbandsversammlung am 05.10.2018. Durch die Maßnahme 1c) können Arbeitgeber in Bonn vergünstigt JobTickets erwerben. Dadurch bekommen Berufseinpender aus dem Rhein-Sieg-Kreis nach Bonn die Möglichkeit, das attraktive JobTicket zu kaufen, sofern der Arbeitgeber das Job-Ticket einführt.

Hinsichtlich des Gliederungspunktes 2b) wurden mögliche Taktverdichtungen auf den Buslinien zwischen der Stadt Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis auf Verwaltungsebene sehr kurzfristig abgestimmt. Dabei bestand Einigkeit, dass die im Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises definierten ÖPNV-Hauptachsen berücksichtigt werden sollten.

Seit dem 03.12.2018 liegen für die Projekte 1 und 2 die Förderbescheide des Bundes an die Stadt Bonn vor.

Das unter Gliederungspunkt 3) genannte „Betriebliche Mobilitätsmanagement“ (BMM) ist ein gemeinsamer Ansatz des „Zukunftsnetzes Mobilität“ beim VRS, der Stadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises. Ziel ist es, in der gesamten Region eine nachhaltige und funktionierende Mobilitätsentwicklung zu fördern und den Modal Split in der Region in den Verkehrsspitzen um mindestens 5-10 Prozent zugunsten des Umweltverbundes zu verändern und im Idealfall 10 Prozent der Fahrten im MIV zu vermeiden.

Mit Stand vom 12.12.2018 liegt hierfür noch kein Förderbescheid vor.

Der Rat der Bundesstadt Bonn wurde am 10.07.2018 erstmalig detailliert unter dem Tagesordnungspunkt „Weiteres Vorgehen Modellstadt Saubere Luft („Lead City“) / Ermäßigte Tarife / Angebotsausweitung ÖPNV (Fortschreibung Nahverkehrsplan)“ eingebunden. Mit Schreiben vom 11.07.2018 wurden die Fraktionen und Abgeordneten des Kreistages durch die Verwaltung über den aktuellen Sachstand informiert. Am 18.09.2018 wurde dem Planungs- und Verkehrsausschuss des Rhein-Sieg-Kreis der aktuelle Sachstand vorgestellt. Hier wurde zudem ein Prüfauftrag an die Kreisverwaltung erteilt, wie die angekündigten Fördergelder weitergeleitet werden können.

Alle Maßnahmen, d.h. auch die im Rhein-Sieg-Kreis sollen zu 95% gefördert werden. Dies ist Bestandteil der eingereichten Projektskizzen. Hierzu müssen noch Vereinbarungen zwischen der Bundesregierung und der Stadt Bonn sowie zwischen der Stadt Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis getroffen werden, sobald die Ausführungsrichtlinien der Bundesregierung vorliegen.

Vorbehaltlich des Kreistagsbeschlusses vom 17.12.2018 werden die geplanten zusätzlichen Bus-Verkehrsleistungen nicht in die Berechnung der ÖPNV-Umlage einbezogen. **Für die betroffenen Städte und Gemeinden entstehen in den Jahren 2019 und 2020 keine zusätzlichen Kosten.** Die fehlenden 5% für die Finanzierung werden über die allgemeine Kreisumlage abgedeckt. Die ÖPNV-Ausweitungen sollen bei einem zusätzlichen Fahrplanwechsel am 28.08.2019 umgesetzt werden.

Der Rat der Stadt Bonn hat am 11.12.2018 die Maßnahmen des Modellprojektes beschlossen.

Im Rhein-Sieg-Kreis wird sich der Planungs- und Verkehrsausschuss in einer Sondersitzung am 06.02.2019 abschließend mit den für den Rhein-Sieg-Kreis relevanten Projekten innerhalb der „Modellstadt Bonn Saubere Luft“ - Lead City Bonn“ beschäftigen. Sofern aus Ihrer Sicht weitere Anregungen bestehen, können diese als Stellungnahme in die Beratungen des Planungs- und Verkehrsausschusses einfließen. Für dieses so eng terminierte Vorgehen bitte ich um Entschuldigung. Wie Sie aus dem bisherigen zeitlichen Verlauf erkennen können, waren die Zeitfenster für alle Entscheidungen im Rahmen des Lead City Bonn-Projektes seit der Bekanntgabe des Modellprojektes durch die Bundesregierung immer extrem eng.

Im Förderzeitraum wird eine begleitende Evaluierung stattfinden, wie gut die Maßnahmen angenommen wurden und welche Wirkung sie auf die Luftreinhaltung haben. Der Bund hat bislang eine Ausweitung der Förderung über 2020 hinaus verneint. Die Bundesstadt Bonn hat die Bundesministerien bereits darauf hingewiesen, dass nur mit einer Anschlussförderung die dauerhafte Umsetzung der Maßnahmen über 2020 hinaus garantiert werden könnte. Für den Fall, dass es keine weitere Förderung gibt, entsteht das Dilemma, dass die Maßnahmen beendet oder weiter finanziert werden müssen. Diese Entscheidung obliegt den politischen Gremien der Bundesstadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises, ob und wenn ja welche Maßnahmen – eventuell modifiziert - fortgeführt werden. Insbesondere vor dem Hintergrund der hohen, geschätzten Kosten auf den verstärkten Buslinien müssen im Jahr 2020 gezielt Fahrgastzählungen durchgeführt werden.

Auf Basis dieser Ergebnisse wird zu entscheiden sein, ob die zusätzlichen Angebote auch ohne Förderung des Bundes erhalten bleiben können. Die Entscheidung darüber obliegt dem Rat der Stadt Bonn bzw. dem Kreistag des Rhein-Sieg-Kreises in Abstimmung mit den Städten und Gemeinden.

Detaillierte Informationen zur „Modellstadt Bonn“ (Lead City) sind unter dem Link [http://www.bonn.de/umwelt\\_gesundheit\\_planen\\_bauen\\_wohnen/umweltschutz/luftreinhaltung/modellstadt/02164/index.html?lang=de](http://www.bonn.de/umwelt_gesundheit_planen_bauen_wohnen/umweltschutz/luftreinhaltung/modellstadt/02164/index.html?lang=de) auf der Internetseite der Stadt Bonn bereitgestellt.

Die Angebotsverbesserungen bei Bus und Bahn (Projekt 2) sind Bestandteil des Förderbescheides durch den Bund an die Stadt Bonn. In **Sankt Augustin** sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Taktverdichtung der **Stadtbahnlinie 66** samstags bis ca. 20:30 Uhr von 15' auf 10' sowie der **Buslinie 640** (Bonn Hbf – Menden – Siegburg) samstags bis ca. 20:30 Uhr von 30' auf 20'. Hintergrund ist eine Grundtaktanpassung aller Bonner Hauptlinien zur Berücksichtigung der hohen Nachfrage an Samstagen. Damit werden außerdem die samstäglichen Takte des kommunalen ÖPNV sowie der S-Bahn vereinheitlicht.
- Einzelne zusätzliche Fahrten auf der **Stadtbahnlinie 66** zur zeitlichen Ausweitung des bestehenden 10'-Takttes montags bis freitags bis ca. 20:30 Uhr sowie des 15'-Takttes sonntags vor 11 Uhr.
- Taktverdichtung der **Buslinie 640** sonntags und abends von 60' auf 30'. Das Angebot wird damit an die bestehenden Standards der Stadtbahnlinien, der S-Bahn sowie des Bonner Busnetzes angepasst.

- Einführung einer **neuen Buslinie 540** (Bonn Hbf – Menden – Sankt Augustin Zentrum) montags bis samstags bis ca. 20:30 Uhr im 20'-Takt. Zwischen Bonn und Menden ergänzt diese neue Linie die bestehende Linie 640; zwischen Menden und Sankt Augustin wird das bestehende Angebot der Linie 517 ersetzt. Effekt ist eine Taktverdichtung von 20' auf 10' zwischen Bonn, Meindorf und Menden sowie von 30'/60' auf 20' zwischen Meindorf, Menden und Sankt Augustin. Die ÖPNV-Anbindung des Sankt Augustiner Zentrums wird damit wesentlich gestärkt. Ebenso entstehen bessere Verbindungen für den Berufs- und Ausbildungsverkehr zwischen Menden und Bonn.
- Die **Buslinie 517** kann im Gegenzug von Hangelar kommend nach Sankt Augustin Zentrum zurückgezogen werden. Damit wird die betrieblich untragbare Situation bzgl. fehlender Endhaltestelle in Meindorf beseitigt. Gleichzeitig kann die Linie besser auf die Stadtbahn abgestimmt werden. Zu den Schulzeiten bleiben durchgehende Fahrten zu den Schulstandorten Menden und Niederpleis erhalten.

Alle Bürgermeisterinnen und Bürgermeister aus den betroffenen Kommunen im Rhein-Sieg-Kreis erhalten die gleichen Informationen zum Projekt „Modellstadt Bonn Saubere Luft“ - Lead City Bonn – ergänzt um die Informationen zum geplanten ÖPNV-Angebot in den jeweiligen Stadt- bzw. Gemeindegebieten.

Für Rückfragen stehen Herr Dr. Groneck (Tel. 02241-13 2220) und ich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



(Dr. André Berbuir)

# SPD Bündnis 90/DIE GRÜNEN

Fraktionen im Rat der Stadt Sankt Augustin

---

Ihr/e Gesprächspartner/in: Marc Knülle, Sascha Bäsch, Martin Metz, Christian Günther

**Verteiler:** Vorsitzende(r), I, III, IV, BRB, FB 1, FB 6, FB 7

**Federführung:** FB 1

**Termin f. Stellungnahme:** 25.01.2019

**erledigt am:** 15.01.2019/BG

## Antrag

**Datum:** 14.01.2019

**Drucksachen-Nr.:** 19/0036

---

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung
Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss	29.01.2019	öffentlich / Entscheidung

---

### Markierung von Wartelinien auf der Kölnstraße

#### Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, auf der Kölnstraße in Hangelar an den Kreuzungen/Einmündungen mit den Straßen

- Am Wolfsbach
- Lessingstraße
- Heckenweg
- Kantstraße
- Holzlarer Straße/Buschweg

zur Verdeutlichung der „Rechts vor links“-Regel Wartelinien (Vz. 341) zu markieren.

#### Begründung:

Die Bürgerschaft in Hangelar beklagt seit langem, dass die Kölnstraße mit überhöhten Geschwindigkeiten befahren wird. Die in Rede stehenden Kreuzungsbereiche werden zusätzlich seit geraumer Zeit von vielen Verkehrsteilnehmern unter Missachtung der Vorfahrtsregeln ohne Minderung der Geschwindigkeit befahren. Hierdurch entstehen regelmäßig gefährliche Situationen für alle Verkehrsteilnehmern. Der breite und gerade Verlauf der Kölnstraße kann bei der heute üblichen Unachtsamkeit im Verkehr zu der Annahme

verleiten, dass eine vorfahrtsberechtigten Straße befahren wird. Die Aufbringung der Halte-  
linien kann dazu beitragen, dass den Verkehrsteilnehmern die Vorfahrtsregel visuell ver-  
deutlicht wird. Damit besteht die Möglichkeit, mit relativ einfachem Aufwand die Verkehrs-  
sicherheit zu verbessern.

Bereits im Jahr 2012 war die Aufbringung von Wartelinien auf der Kölnstraße an  
Kreuzungen/Einmündungen Thema eines Antrags der Fraktionen von CDU und FDP  
(DS-Nr. 12/0314). Im Nachgang zu den Beratungen zu den Anträgen zum Thema Verkehr  
in Hangelar führte die Verwaltung im Jahr 2014 aus (DS-Nr. 14/0091):

*Die Verwaltung wird nach der Diskussion bei der Begehung für die Einmündungen der  
Kölnstraße mit der Lessingstraße, der Kantstraße, des Buschwegs, des Heckenwegs und  
des Wolfsbachs Wartelinien als Blockmarkierung aufbringen, um die Vorfahrt zu verdeutli-  
chen. An der Franz-Jacobi-Straße kann eine solche Markierung nicht erfolgen, da die  
Franz-Jacobi-Straße aufgrund der durchgehenden Pflasterlinie im Einmündungsbereich  
nicht vorfahrtberechtigt ist.*

Dies ist allerdings bislang nicht erfolgt.

Zwar ist die Aufbringung von Wartelinien in den Verwaltungsvorschriften zur StVO für Tem-  
po 30 – Zonen nicht vorgesehen. Allerdings besteht ein gewisser Spielraum. So führt bspw.  
der Bundestag selbst aus:

*„Die zuständigen Behörden können den Anwendungsbereich bei Bedarf aber auch erwei-  
tern (vgl. VwV-StVO zu § 46 Absatz 2 StVO). Damit ist dem Anliegen bereits Rechnung ge-  
tragen. Die Wartelinien gehören damit mancherorts zum Teil in Tempo- 30-Zonen bereits  
zum anzutreffenden Markierungsfeld. Der Ausschuss hält fest, dass eine verpflichtende  
Aufbringung unter Verkehrssicherheitsaspekten nicht erforderlich erscheint.“* (Deutscher  
Bundestag, Begründung zu Petition 66575,  
[https://epetitionen.bundestag.de/petitionen/2016/07/02/Petition\\_66575\\_abschlussbegruendungpdf.pdf](https://epetitionen.bundestag.de/petitionen/2016/07/02/Petition_66575_abschlussbegruendungpdf.pdf)).

Damit sollte deutlich sein, dass für den Straßenbaulastträger bzw. die Straßenverkehrsbe-  
hörde hier ein gewisser Spielraum zur Anbringung von Wartelinien besteht.

gez. Marc Knülle      gez. Sascha Bäsch      gez. Martin Metz      gez. Christian Günther

# SPD Bündnis 90/DIE GRÜNEN

## Fraktionen im Rat der Stadt Sankt Augustin

---

Ihr/e Gesprächspartner/in: Marc Knülle, Sascha Bäsch, Martin Metz, Christian Günther

**Verteiler: Vorsitzende(r), I, III, IV, BRB, FB 1, FB 6, FB 7**

**Federführung: FB 6**

**Termin f. Stellungnahme: 25.01.2019**

**erledigt am: 15.01.2019/BG**

## Antrag

**Datum: 14.01.2019**

**Drucksachen-Nr.: 19/0037**

---

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Sitzungstermin</b>	<b>Behandlung</b>
Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuss	29.01.2019	öffentlich / Entscheidung

---

### **Einrichtung einer zusätzlichen Bushaltestelle in Hangelar an der B 56**

#### **Beschlussvorschlag:**

Die Verwaltung der Stadt Sankt Augustin wird beauftragt, im Benehmen mit den Verkehrsunternehmen und Straßen.NRW die Einrichtung einer Bushaltestelle für die Linien 529 und 635 auf der B 56 im Bereich der Kreuzung Heckenweg anzustreben.

#### **Begründung:**

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 wurden umfangreiche Änderungen am Busverkehr in Hangelar umgesetzt. Das neue Konzept hat sich durchweg bewährt und wird von der Bevölkerung akzeptiert und angenommen.

Die Anbindung des westlichen Hangelars an den Ortsteil Pützchen hat sich hingegen verschlechtert. Bis Ende 2017 konnten die Haltestellen Heckenweg und Buschweg für die direkte Verbindung mit der Linie 635 nach Pützchen genutzt werden. Die Linie war u. a. für den Schülerverkehr zum Sankt-Adelheid-Gymnasium sowie zur Gesamtschule interessant und wurde rege genutzt.

Zur Verbesserung der Situation war bereits vor den Änderungen zum Fahrplanwechsel die Einrichtung einer Haltestelle im Bereich Heckenweg als Prüfauftrag einstimmig beschlossen worden (DS-Nr. 17/0174 zu DS-Nr. 17/0157, UPV vom 23.05.2017):

*„Die Verwaltung wird beauftragt, die Einrichtung einer Bushaltestelle als Busbucht auf der B 56 am Heckenweg zu prüfen und, sofern möglich, in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger und der Stadt Bonn im Rahmen des Kreuzungsumbaus zur Erschließung des Gewerbegebietes Pützchensweg umzusetzen. Sollte dies nicht möglich sein, ist alternativ eine Bushaltestelle im weiteren Verlauf der B 56 in Richtung Bonn bis zur Holzlarer Straße zu prüfen.“*

Eine solche neue Haltestelle könnte sowohl von den Anwohnern der westlichen Teile Hangelars als auch des südlichen Teils des Heckenwegs (einschl. der Gewerbebetriebe um den Heckenweg/Pützchensweg) genutzt werden. Der Abstand zwischen den Haltestellen Hangelar B 56 und Alte Schulstraße (529) bzw. Kautexwerke (635) ist derzeit auch relativ groß, was ebenfalls für eine zusätzliche Haltestelle spricht.

gez. Marc Knülle    gez. Sascha Bäsch    gez. Martin Metz    gez. Christian Günther